

Kongsvinger 2050

– strategier for fremtidig byutvikling



FORORD

Kongsvinger kommune, Statens vegvesen, Hedmark fylkeskommune og Byen Vår Kongsvinger har gjennomført et samarbeidsprosjekt knyttet til fremtidig byutvikling, kalt **Kongsvinger 2050**. Prosessen har satt byutvikling og samordnet areal- og transportplanlegging på dagsorden, og man har debattert strategiske valg og prioriteringer. Sluttproduktet er en vedtatt strategi for samordning av arealbruk og transport.

Strategien oppsummerer arbeidet og konklusjonene fra prosessen. Overordnede mål for arealbruk og transport er anbefalt, og dokumentet beskriver strategier og tiltak partene mener er nødvendig for å nå disse målene.

Bystrategien gir føringer for kommende revisjoner av kommuneplanens arealdel, videreutvikling av områdeplaner og innspill til handlingsprogram hos de ulike aktørene. Perspektivet er langsiktig, samtidig som det er vist hva som må gjøres de nærmeste årene for å legge til rette for en ønsket byutvikling. Det er utarbeidet en samarbeidsavtale mellom partene, som sikrer videre oppfølging av arbeidet. Det vil bli utarbeidet en kortversjon av dette dokumentet.

Strategiarbeidet har vært ledet av en styringsgruppe bestående av Sjur Strand (ordfører, Kongsvinger kommune), Aud M. Riseng (avdelingsdirektør, Statens vegvesen), Eli Wathne (opposisjonspolitiker, Kongsvinger kommune), Sigurd Skage (assisterende fylkesdirektør, Hedmark fylkeskommune) og Trude Lidal (styreleder, Byen vår Kongsvinger).

Det faglige arbeidet er ivarettatt en prosjektgruppe som har bestått av Hilde Nygaard (prosjektleder), Rune Lund, Ingrid Lampe og Bjørn Arve Sagbakken fra Kongsvinger kommune, Øystein Sjølie og Tove Krattebøl fra Hedmark fylkeskommune, Ingrid Øvsteng (prosjektsekretær), Lillebill Marshall, Hilde Bjørnstad, Hanne Finstad, Stig Floberghagen, Frode Bakken og Tom Fjellheim fra Statens vegvesen og Uno Arnesen fra Byen Vår Kongsvinger. Christoffer Evju og Maria Hatling fra Norconsult har bistått prosjektgruppen i arbeidet.

Vi mener samarbeidsprosjektet har lagt et solid grunnlag for et forpliktende og godt samarbeid mellom partene og at det gir økt gjennomføringsevne for areal- og transporttiltak i Kongsvinger, der felles mål og strategier er førende.

Det er nå jobben starter!

Kongsvinger, mai 2017

Sjur Strand
Ordfører
Kongsvinger
Kommune

Per Gunnar Sveen
Fylkesrådsleder
Hedmark
fylkeskommune

Aud M. Riseng
Avdelingsdirektør
Statens vegvesen

Trude K. Lidal
Styreleder
Byen Vår



(Foto: Kongsvinger by 1854-1954)
Kart over festningen, leiret og de områder
festningen hadde.



Stolt historie...

De første innvandrerne til Kongsvinger kom etter forrige istid. Steinaldermenneskene fant sitt paradys ved Vingersjøen, som lå strategisk til ved Glomma. Jegerne ble bofaste og mange av de eldste gårdsnavnene er fra eldre jernalder, som Holt, Nor og Hov. Under vikingtiden kom det flere bosetninger, nå også på nordsiden av elva. Storheter som Harald Hårfagre, Olav den Hellige og Egil Skallagrimsson var innom kirken på Nor, på vei til Sverige.

Mange av gårdene overlevde svartedauden, og sundstedet over Glomma var strategisk viktig. Det ble anlagt en rekke skanser i området fra 1643 til 1645, før festningen stod ferdig i 1682. Festningen i Vinger fikk navnet «Königs Winger», 10. februar 1683, og leiren vokste opp under den. Utover 1700-tallet kom stadig flere flyttende hit, og i 1854 fikk Kongsvinger status som kjøpstad. Da var fylkets første avis, etablert i Øvrebyen, allerede åtte år gammel. Jernbanen kom i 1862 og utover 1800-tallet dukket kjente kunstnere som Erik Werenskiold, Jonas Lie og Dagny Juel opp i bybildet.

De økonomiske nedgangstidene på slutten av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet satte sitt preg på skogkommunene i området. Dette snudde i 1964, da Vinger, Kongsvinger og Brandval ble slått sammen til en storkommune. Utover 60- og 70-tallet ble Kongsvinger vekstsenter og befolkningen ble nesten doblet. I dag er Kongsvinger en attraktiv småby, like vakkert og strategisk beliggende som for 10.000 år siden.

...og en spennende framtid

Stian var russ i 2017. Han tok med seg kjæresten og kom tilbake til Kongsvinger etter endt utdannelse i Oslo og London. I dag sitter 50-åringen på en kafe ved Rådhusplassen og betrakter de nye studentene ved høyskolen som leser til eksamen i Mølleparken, tett ved Europas største vannhjul av tre som rager ute i Glomma ved Mølleruinene.

Bypulsen han ble vant til under studiene slår sterk også her. Det har mange årsaker. Flere har flyttet inn til sentrum og de er flittige brukere av sentrums mange fasiliteter. I området mellom biblioteket, Midtbyen og ned mot Glomma ligger spennende butikker på rekke og rad. Spisesteder, kafeer og små parker gir folk rom for å slappe av. Byrommene og møteplassene er fylt med mennesker og aktiviteter. En bred aveny går fra brua og opp til festningen, og det er kommet en ny flott gangbru over mot stasjonen. Stasjonsområdet er ikke til å kjenne igjen, her pulserer det med mange innovative bedrifter tett på en effektivt og funksjonell kollektivterminal, der det kun tar en time med toget til Oslo. I motsetning til før, er det syklistene og fotgjengerne som preger bygatene, og bilene er henvist til godt plasserte parkeringsarealer rundt sentrumskjernen.

Stian er opptatt av ungenes oppvekstmiljø, og er derfor veldig fornøyd med de gode nærmiljøanleggene ved skolene, de trygge gang/sykkelvegene som er etablert til skole, fritidsaktiviteter og sentrum. Lett tilgang til den bynære marka verdsettes høyt, og den flotte turveien langs Gamle Kongevei fra Rasta til Liermoen er ungenes favoritt.

Som gammel Kongsvingergutt synes Stian det er flott å se at byens kulturarv lever i god harmoni med moderne og spennende arkitektur: På toppen funkler Festningen og Øvrebyen som de viktigste identitetsmarkørene.

Mye har skjedd siden Stian flyttet ut. Men Stian tenker med tilfredshet tilbake på den perioden han som leder av ungdomsrådet, fikk være med på prosessen rundt Kongsvinger2050. Det ble noen timer borte fra skolen, men det var verdt det når man nå ser resultatet av dette langsiktige og helhetlige arbeidet.

Kongsvinger har rett og slett blitt en by!



(Foto: Kongsvinger kommune)

Innhold

Forord	3
Stolt historie... ...og en spennende framtid	5 5
1 Innledning	8
1.1 Bakgrunn	8
1.2 Prosess	9
2 Grunnlag for strategien	11
3 Fremtidsbilde og mål for Kongsvinger 2050	21
3.1 Utfordringer	21
3.2 Fremtidsbilde	22
3.3 Hovedmål	22
3.4 Delmål	23
Delmål som bygger opp under hovedmål 1	23
Delmål som bygger opp under hovedmål 2	23
Delmål som bygger opp under hovedmål 3	23
4 Byplankonseptet K2050	25
4.1 Konseptfundament 1: Yttergrensen er nådd	26
4.2 Konseptfundament 2: Én konsentrert bykjerne nord for Glomma	33
4.3 Konseptfundament 3: Trafikkhierarkiet snus	37
4.4 Byplankonsept: Byen og sentrum	45
5 Handlingsprogram	55
Planleggingsoppgaver	56
Utredninger	57
Utbyggingsprosjektet	58
Samarbeid og kommunikasjon	58
6 Samarbeidsavtale	59
1. Parter	59
2. Bakgrunn for avtalen	59
3. Hovedprinsipp for samarbeidet	60
4. Mål for samarbeidet	60
5. Oppgaver	60
6. Organisering	61
7. Økonomi og rapportering	61
8. Avtalepartenes ansvar og forpliktelser	61
9. Oppsigelse av avtalen	62
10. Endring av avtalen	62
11. Avtalens varighet	62

Vedlegg

1 Innledning

1.1 BAKGRUNN

Mange positive byutviklingstiltak har blitt gjennomført i Kongsvinger de siste årene, og den offentlige debatten viser at mange er opptatt av hvordan byen kan og skal utvikle seg fremover.

Byens utvikling er viktig og Kongsvinger spiller i en vanskelig liga: Det er hard konkurranse om å tilby de beste livsvilkårene, for bolig og fritid, arbeid og handel, oppvekst og skole, helse og kultur. En målrettet og langsiktig strategi for byutviklingen er viktig for å skape en god by for de som allerede bor og jobber her og for å nå opp i konkurransen om å tilby gode og attraktive stedskvaliteter.

For å stake ut en langsiktig kurs har Kongsvinger kommune, Statens vegvesen, Hedmark fylkeskommune og Byen Vår Kongsvinger gjennomført samarbeidsprosjektet Kongsvinger 2050. Målet har vært en samordning av areal- og transportpolitikken, som er nøkkelen for oppnå ønsket byutvikling, der attraktivitet, tilgjengelighet og god folkehelse er noen av de ønskede kvalitetene. En miljøvennlig byutvikling er sentralt.

Prosessten har munnet ut i strategien, Kongsvinger 2050. Strategien legger overordnede rammer og føringer for byutvikling, arealbruk og transportsystem fremover. Strategien er ikke en plan etter plan og bygningsloven, men en strategi som skal peke ut en retning og gi føringer for byplanleggingen framover. Målet med prosessen har vært å bidra til å:

- Skape en mer attraktiv by med gode stedskvaliteter
- Styrke Kongsvinger som regionsenter
- Øke andelen som går, sykler og reiser kollektivt
- Bedre folkehelsen i Kongsvinger
- Redusere klimagassutslipp, støy og lokal luftforurensing

Prosessten har avdekket behov og utfordringer, fremskaffet kunnskap og etablert mål og fremtidsbilde. Partene har blitt enige om prinsipper for fremtidig utvikling og definert tiltak på kort og langs sikt. Det har også vært en viktig del av prosessen å bevisstgjøre de ulike aktørenes rolle og ansvar i byutviklingen, og på hvordan man best kan samhandle for areal- og transporttiltak i Kongsvinger. Medvirkning fra innbyggere har vært viktig (se kapittel 1.2).

Kongsvinger 2050 er en av flere strategiske satsingsområder som er viktig for å utvikle Kongsvingersamfunnet. I medvirkningsprosessen er det blant annet kommet innspill på betydningen av arbeidsplasser, økt utdanningsnivå og bedre forbindelser i retning Oslo på veg og bane. Dette er viktige områder som det jobbes med i andre sentrale prosesser, blant annet i Citylink-arbeidet og Byregionprosjektet. Kongsvinger 2050, som har et areal- og transportfokus, bygger opp under disse prosessene.



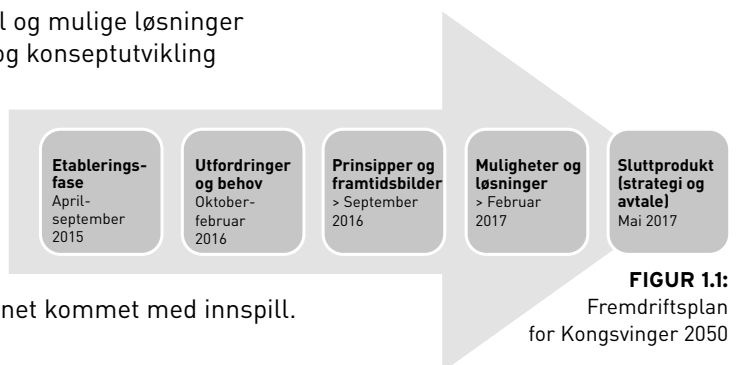
1.2 PROSESS

Strategien er resultatet av en prosess med aktiv og bred medvirkning fra politikere, næringsliv, innbyggere og offentlige etater. Dette har vært viktig for å sikre et godt produkt med solid eierskap til prosjektet.

Det har vært gjennomført flere samlinger og medvirkningsaktiviteter i prosjektets ulike faser, fra høsten 2015 til våren 2017:

- Oppstartskonferanse med erfaringsdeling fra andre byområder
- Workshops med handelsstanden, ungdomsrådet og befolkningen med tema status og utfordringer
- Framtidsverksted med tema mål og mulige løsninger
- ByLab med tema fremtidsbilde og konseptutvikling

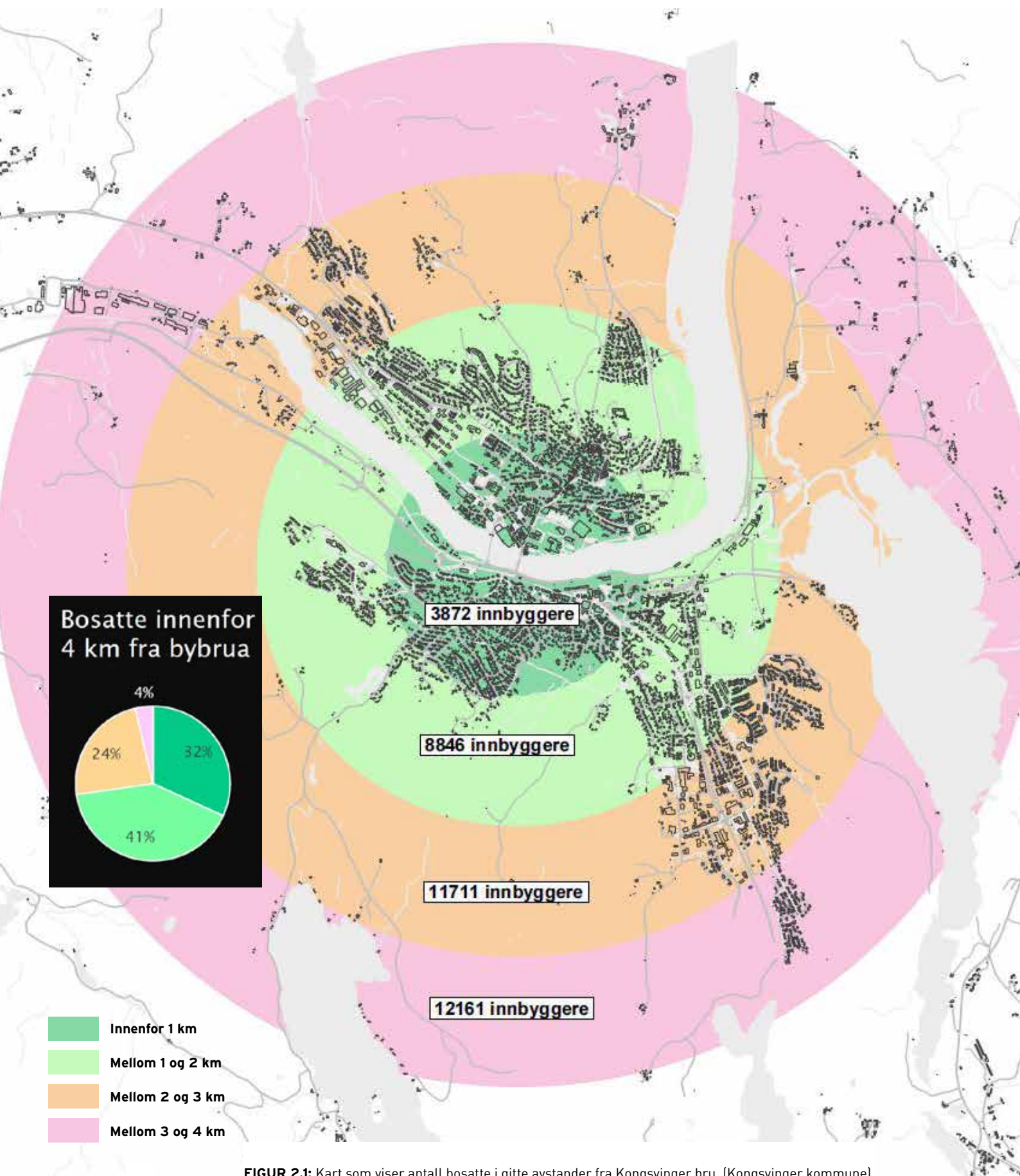
De ulike medvirkningsaktivitetene er oppsummert i egne rapporter. Prosjektet har hatt en egen hjemmeside: kongsvinger2050.no. Her er det informert fortløpende om prosessen, rapportene er gjort tilgjengelig og interesserte har kunnet kommet med innspill.



FIGUR 1.1:
Fremdriftsplan
for Kongsvinger 2050

Følgende dokumenter er utarbeidet:

- **Rapport fra ungdomsverksted** (Kongsvinger 2050, oktober, 2015)
- **Oppsummering av workshop med handelsstanden** (Kongsvinger 2050, nov. 2015)
- **Oppsummering fra Byseminar** (Kongsvinger 2050, januar 2016)
- **Utvikling av arealbruk og transport – datagrunnlag for Kongsvinger 2050** (Kongsvinger 2050, juli 2016)
- **Trafikkundersøkelse Kongsvinger** (Sweco, september 2016)
- **Bylabhefte** (Norconsult, oktober 2016)
- **Bylivsanalyse Kongsvinger** (Norconsult, oktober 2016)
- **Rapport fra tre Bylabverksteder** (Norconsult, desember 2016)
- **Rapport som oppsummerer innspill fra Bylabprosessen** (Kongsvinger 2050, des. 2016)
- **Parkeringsnotat** (Norconsult, mars 2017)
- **Notat om fortettingsprinsipper** (Norconsult, mars 2017)
- **Mobilitetsanalyser** (Statens vegvesen, april 2017)



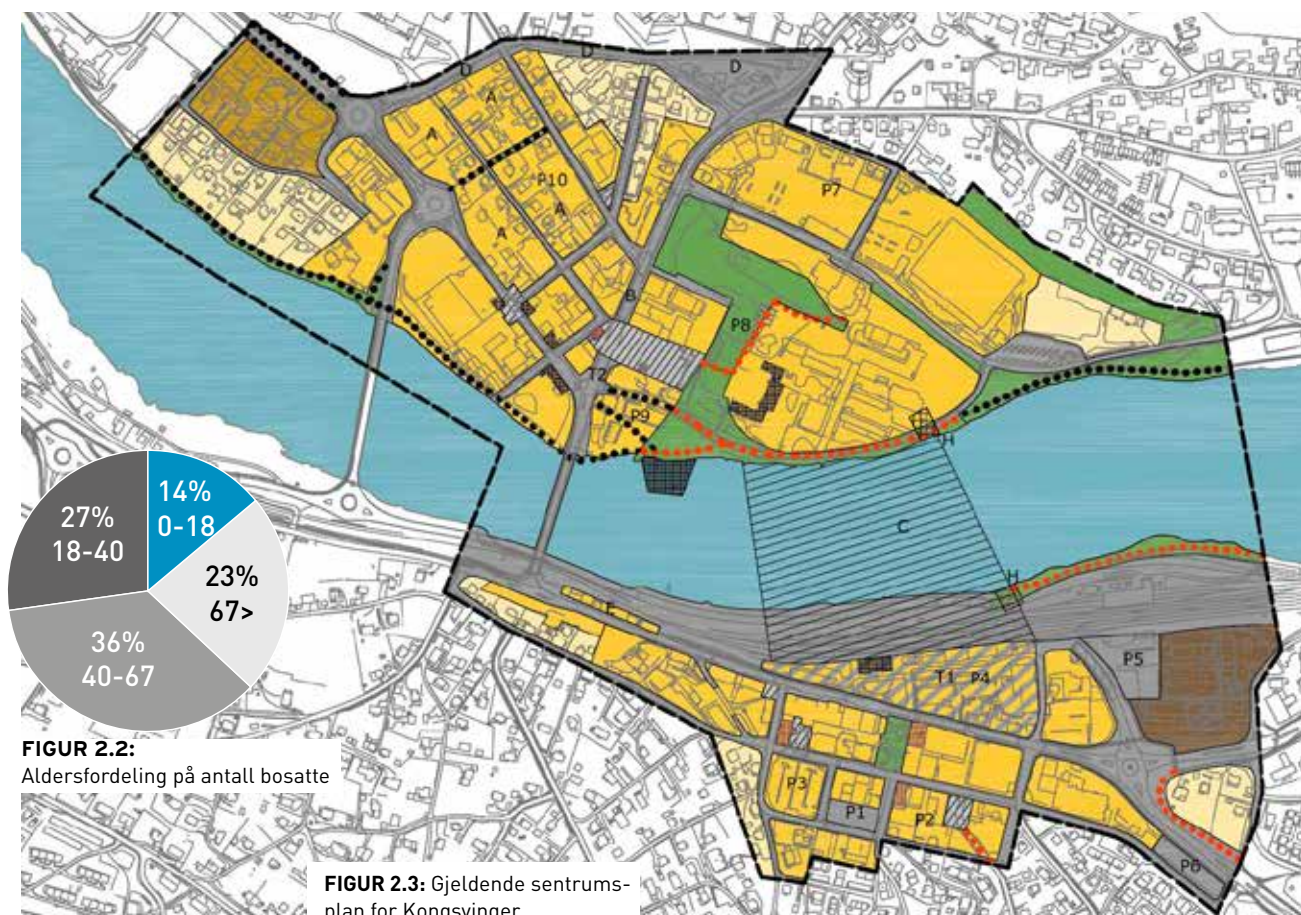
FIGUR 2.1: Kart som viser antall bosatte i gitte avstander fra Kongsvinger bru. (Kongsvinger kommune)

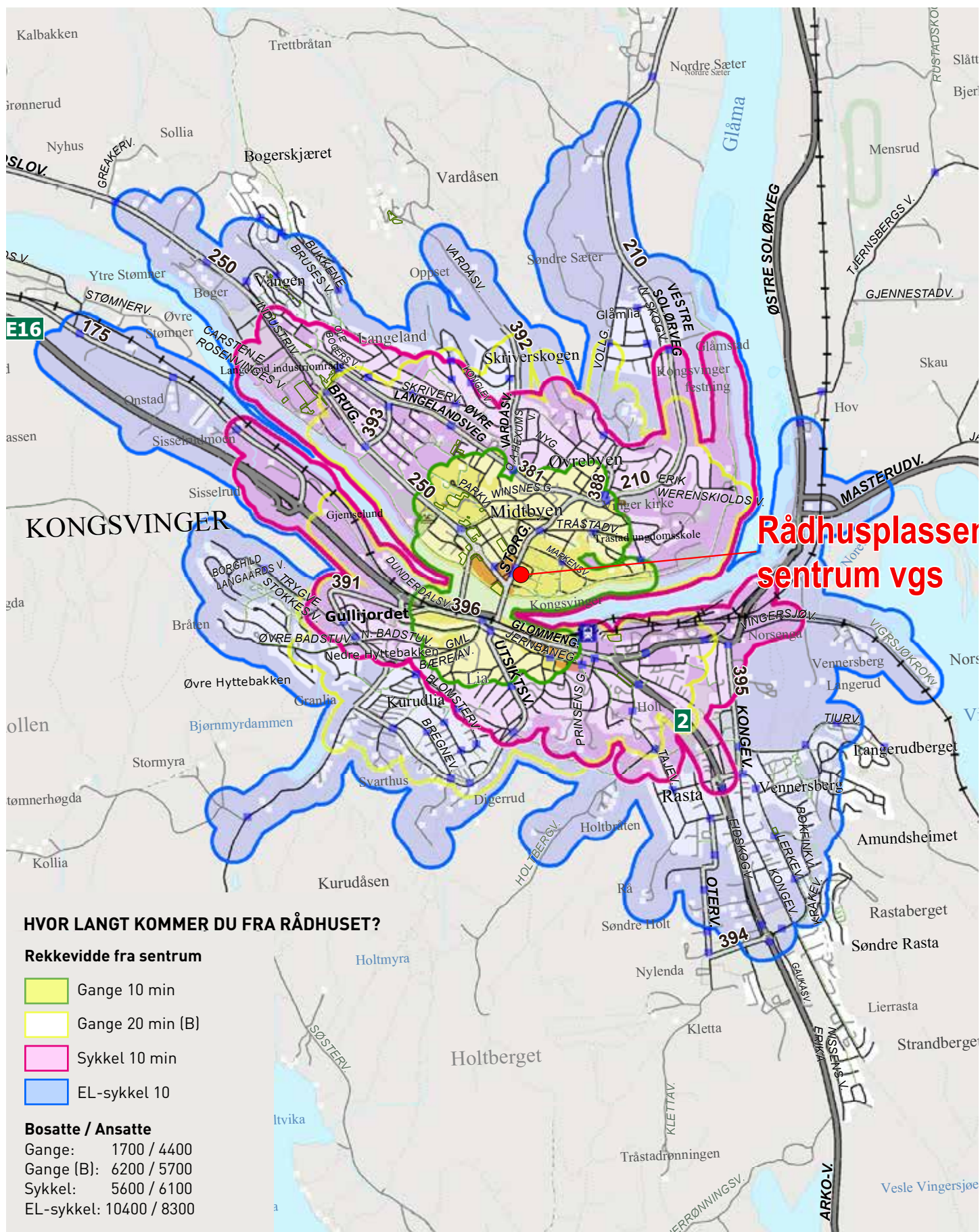
2 Grunnlag for strategien

Nasjonale føringer om å utvikle kompakte byer er et sentralt utgangspunkt for diskusjonen rundt bystrategien i Kongsvinger. Målet er å redusere arealforbruk og transportbehov, og styrke grunnlaget for kollektivtransport, sykling og gåing. En kompakt by vil også bidra til å utvikle en levende og flerfunksjonell by. Dette er nedfelt i blant annet i de nye «Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging» (Regjeringen, 2014, www.lovdatab.no).

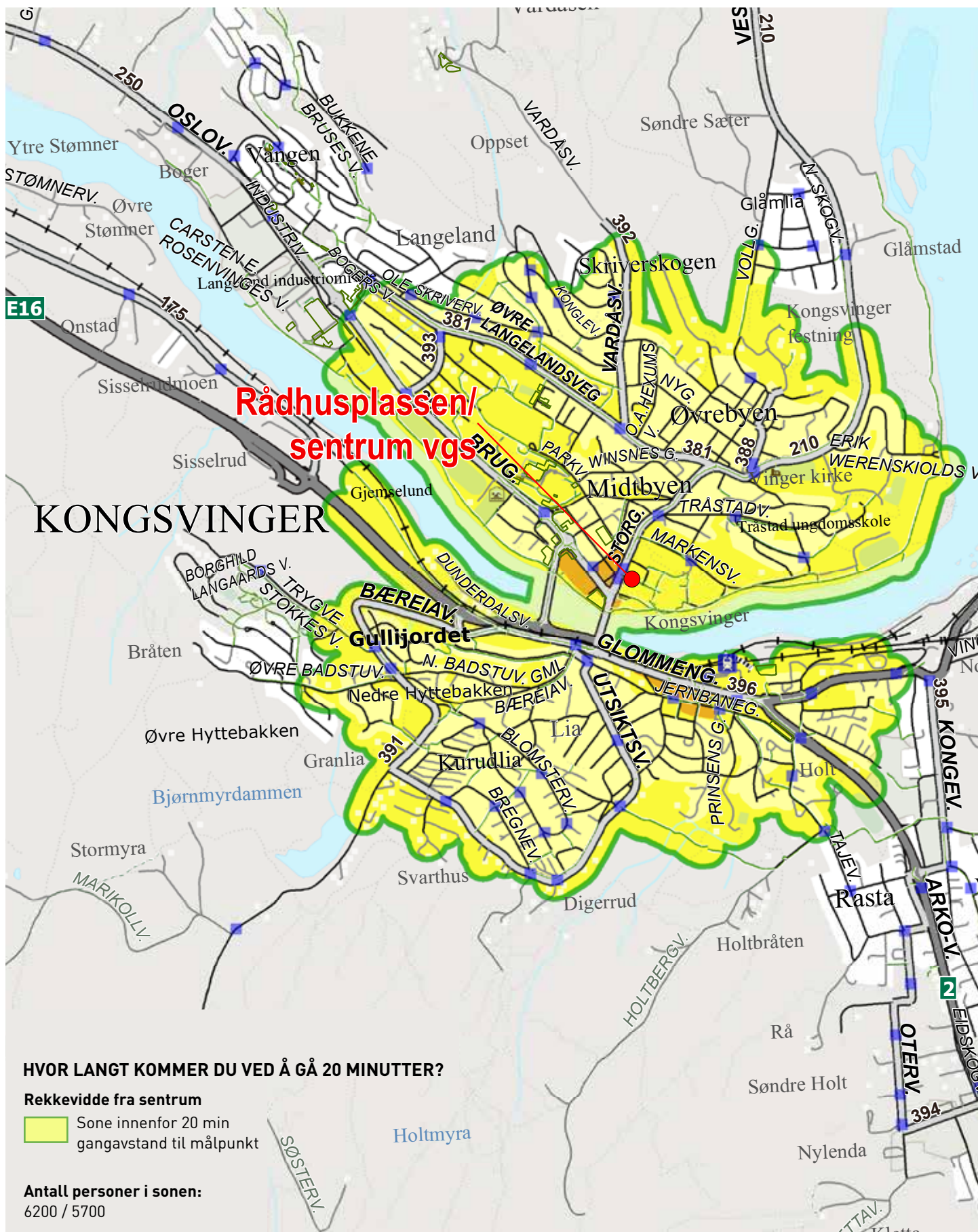
Nesten all bebyggelse i Kongsvinger by ligger mindre enn 4 km fra Kongsvinger bru. Rundt 70 prosent av byens befolkning bor innenfor en radius av 2 km fra samme bru. Når det gjelder avstand til arbeidsplass, bor 23 prosent av de sysselsatte i Kongsvinger 2 km eller kortere fra arbeidsplassen sin, mens 43 prosent har mindre enn 5 km reiseveg til jobb. Fra nasjonale reisevaneundersøkelser vet vi at en gjennomsnittlig reise til fots er 2,2 km, mens den for sykkel er 5,1 km. Kongsvinger har derfor et godt utgangspunkt for å møte nasjonale føringer om kompakt byutvikling, slik at flere kan gå og sykle på de korte turene.

Bare 500 personer bor innenfor det definerte sentrumsområdet. Dette utgjør under 4 prosent av byens befolkning. Ser man på alderssammensetningen i sentrum viser denne også at nesten 60 prosent av de bosatte er over 40 år.





FIGUR 2.2: Mobilitetsanalyser Kongsvinger (Statens vegvesen, 2017)



FIGUR 2.3: Mobilitetsanalyser Kongsvinger (Statens vegvesen, 2017)

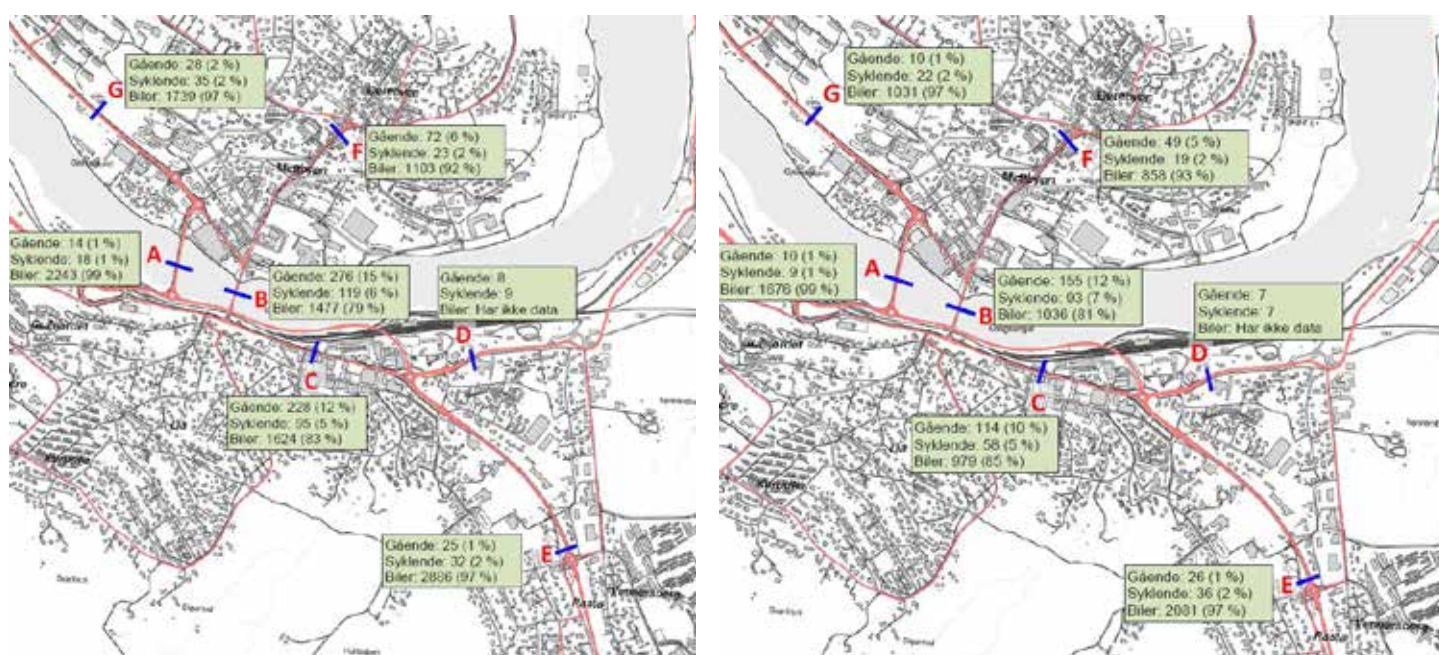
Nullvekstmålet i persontransporten. I henhold til klimaforliket (Regjeringen, 2012), er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Nasjonal transportplan 2018-2029 foreslår at nullvekstmålet skal ligge til grunn i de større byene. En størst mulig del av veksten i persontransporten skal tas av gange, sykkel og kollektivtransport. Flere mindre byer har imidlertid allerede vedtatt et nullvekstmål for sin by. Nullvekstmålet for personbiltrafikken forutsetter helhetlig virkemiddelbruk og god planlegging. Tiltrettelegging for gåing, sykling og kollektivtransport må kombineres med effektiv arealbruk og fortetting, og bilregulerende tiltak som for eksempel parkeringsrestriksjoner.

Mange korte bilturer i Kongsvinger og lav andel gående og syklende. Til tross for at Kongsvinger er en relativt kompakt by, tyder trafikkkundersøkelser gjennomført i 2016 (Sweco, 2016) på at gang- og sykkelandelen er lavere enn i sammenlignbare byer. Det foretas mange korte bilturer internt byen. Prognosene viser at trafikkb belastningen i de sentrale delene av byen vil utfordre bymiljøet om dagens reisevaner opprettholdes.

Hovedtyngden av trafikken foregår internt i byen eller har Kongsvinger by som målpunkt. Trafikkundersøkelsen viser at en stor andel (43 pst) av all trafikken i rushtidene morgen og ettermiddag, var trafikk som startet og sluttet innenfor Kongsvinger by. Dette er bilturer som går mellom bydelene og indikerer et høyt antall korte bilturer. For eksempel hadde over halvparten av bilturene som startet i sentrum nord, på en hverdag, mål i naboombådene.

Videre hadde 80 prosent av bilturene som startet utenfor byområdet (tirsdag morgen), mål i byen. Det vil si at gjennomgangstrafikken da utgjorde 20 prosent. På lørdag var gjennomgangstrafikken høyere, 37 prosent og skyldes trolig økt trafikk til/frå Sverige.

For detaljerte kart over trafikfordelingen i rushtidene, vises det til rapporten *Trafikkundersøkelse Kongsvinger by* (Sweco, 2016).



FIGUR 2.6: Trafikktellinger i mai 2016 viser et lavt antall gående og syklende (SWECO 2016)

Positiv utvikling for bybussen. Rutene for bybussene i Kongsvinger ble forbedret gjennom en omlegging i 2015. Sommeren 2016 ble bybussen i Kongsvinger ytterligere forsterket med timesavgang på Bybuslinje B2: Glåmlia-Marikollen-Lia, og det ble lagt vekt på korrespondanse med tog. Bybuslinje B1 har halvtimesfrekvens. Oppdaterte reisetall til og med 2016, viser at antall reisende med bybussen øker. Økningen fra 2015 til 2016 var på 14 prosent.

Hedmark trafikk har i sitt forslag til Tiltaksplan 2018-2021, signalisert et mål om å utvikle robuste bylinjer i Kongsvinger med hyppige frekvenser. Hedmark trafikk har også pekt på at det vil være nødvendig å se på et annet mer strømlinjeformet ruteopplegg i Kongsvinger by.

Bybussen

- 2014: 124 283 reiser
- 2015: 138 641 reiser
- 2016: 158 146 reiser

Toget har styrket sin posisjon i Kongsvinger etter at det ble timesfrekvens som grunnrute i 2012. Det går nå to tog i timen i rush og Oslo nås på 1 time og 22 min. Målet er raskest mulig å komme ned mot 1 times reisetid.

Arealbruk og transport er viktig for bedre folkehelse. Plan- og bygningsloven er et viktig redskap for å sikre at planleggingen får et mer tydelig helsefokus. En strategi som legger rammer for en fremtidig byutvikling er derfor et viktig verktøy for å styrke folkehelsen.

I et samfunnsøkonomisk perspektiv gir Helsedirektoratet og Statens vegvesen følgende anbefalinger for bruk av transportmidler på jobbreiser: 0-2 km: gå
2-7 km: sykle
7-15 km: sykle/elsykle, eller bruk av kollektivtransport i kombinasjon med gå eller sykle til/fra holdeplass

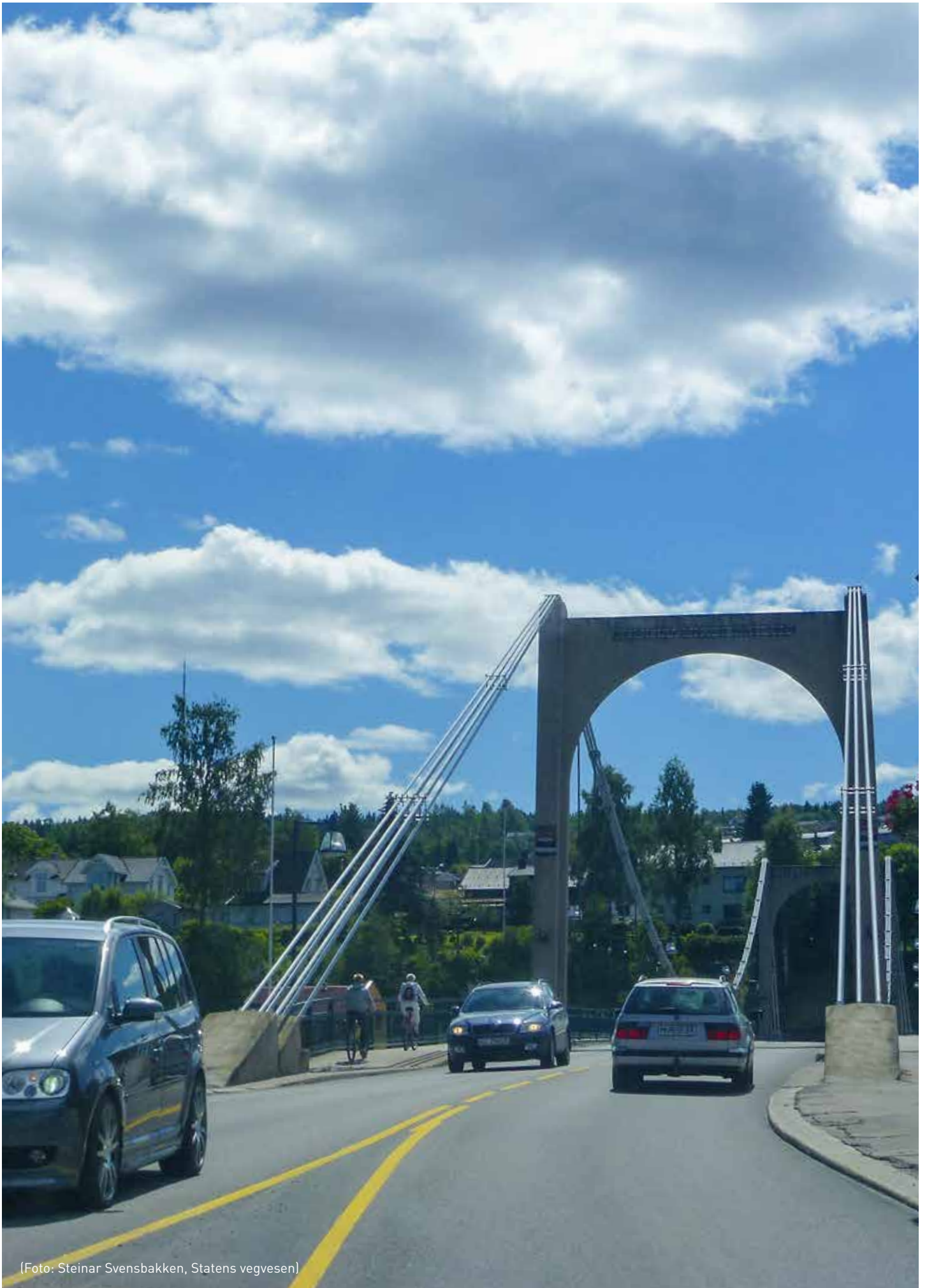
(Byrom, en idéhåndbok, kommunal- og moderniseringsdepartementet)

Gjennom Folkehelsemeldingen (Meld. St. 19 (2014-15)) ønsker Regjeringen å gjøre de sunne valgene til enkle og naturlige valg for alle. Samtidig skal hensynet til befolkningens helse skal få større plass i steds-, nærmiljø- og lokalsamfunnsutviklingen. Det fremheves at tilrettelegging for fysisk aktivitet er viktig, og må skje i alle sektorer. Å gå og sykle gir positiv helseeffekt. En person som er fysisk aktiv 30 minutter daglig, vil i gjennomsnitt kunne leve 3,25 år lengre enn en inaktiv person, samt ha en vesentlige bedre helse i flere år.

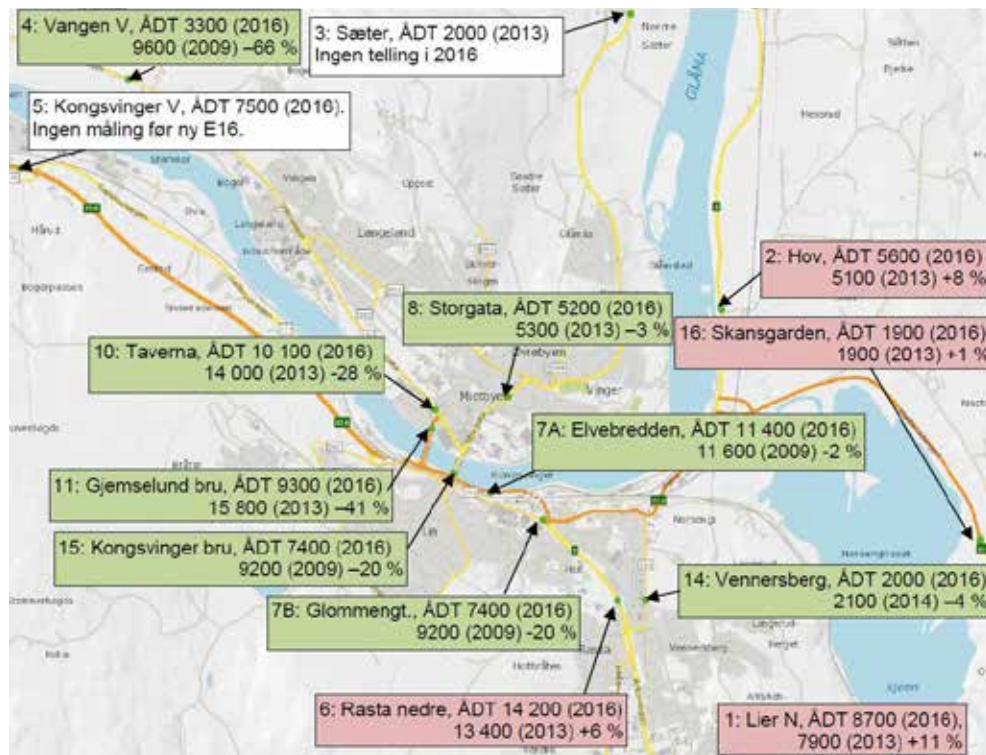
I stadig større grad brukes metoder for å beregne helsegevinster knyttet til bruken av miljøvennlige og aktive transportmidler. I håndbok V712 *Konsekvensanalyser* (Statens vegvesen) er det angitt verdier for helsegevinst ved økt gåing og sykling. Verdiene er beregnet til ca. 52 kr per km for gående og 26 kr per km for syklister (2014-kr).

Kartlegging viser at Kongsvinger har utfordringer på folkehelsesiden. Sosiale helseforskjeller er en av utfordringene, noe som i stor grad kan relateres til utdanningsnivå. Kommunen ligger lavere i forventet levealder for begge kjønn enn landsgjennomsnittet. Det er også færre med høyere utdanning, større frafall i videregående skole, flere unge uføre og flere lavinntektsfamilier enn landsgjennomsnittet. Sykdommer relatert til overvekt, diabetes og KOLS er høyere representert her enn i landet for øvrig.

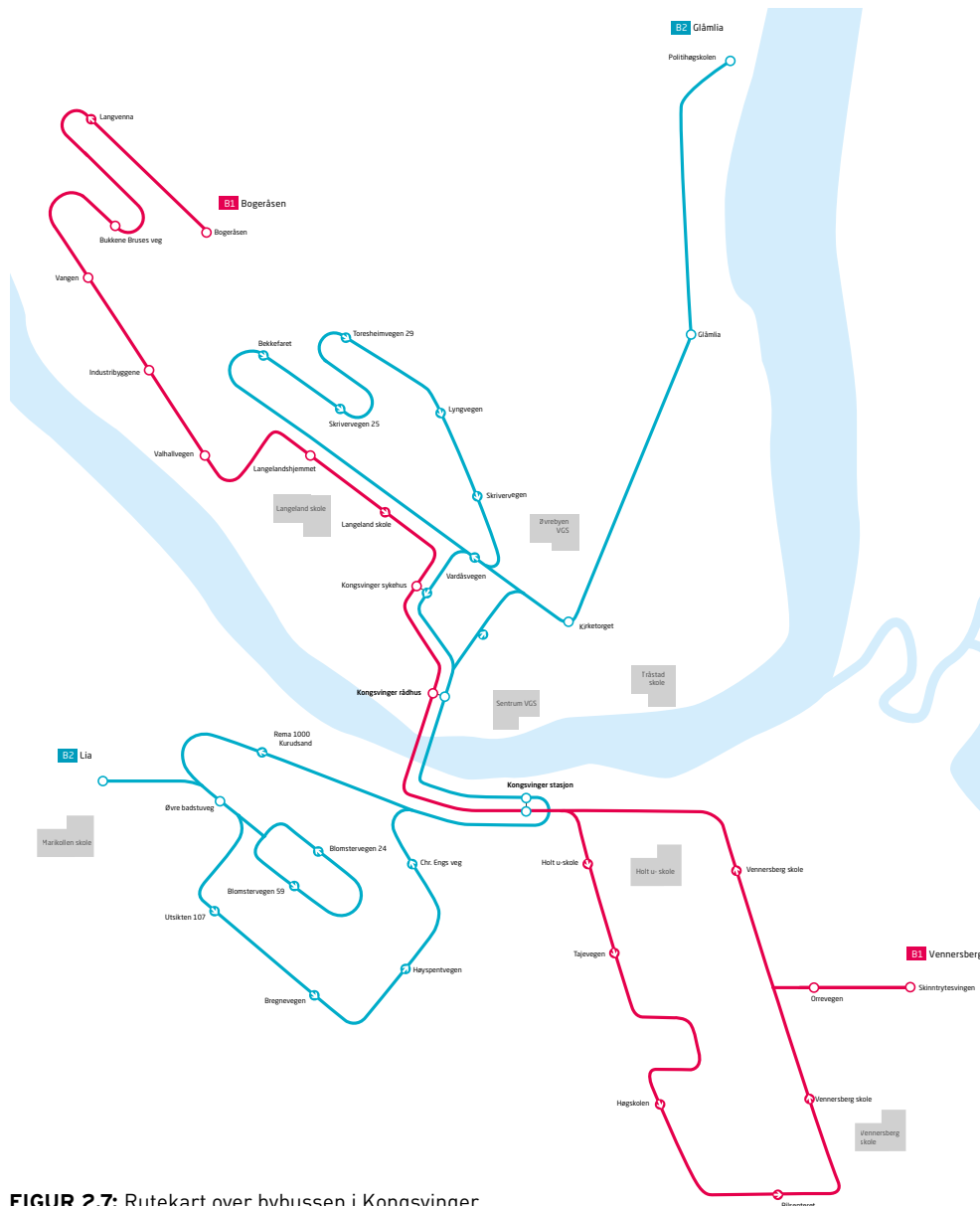
En byutvikling med fokus på gode sosiale møteplasser er viktig for å redusere ensomhet, bedre befolkningens psykiske helse og gi økt livskvalitet for innbyggerne.



(Foto: Steinar Svensbakken, Statens vegvesen)



FIGUR 2.5: Årsdøgnetrafikken (ÅDT) har endret seg i Kongsvinger etter at E16 ble lagt om (2016-tall)



FIGUR 2.7: Rutekart over bybussen i Kongsvinger

Det forventes en svak befolkningsvekst i Kongsvinger fram mot 2040. Hovedtyngden av veksten forventes i Kongsvinger by. Veksten er fra 17835 til noe over 20 000. Dette tilsvarer en vekst på 14 prosent, som er lavere enn for de andre bykommunene i Oppland og Hedmark.

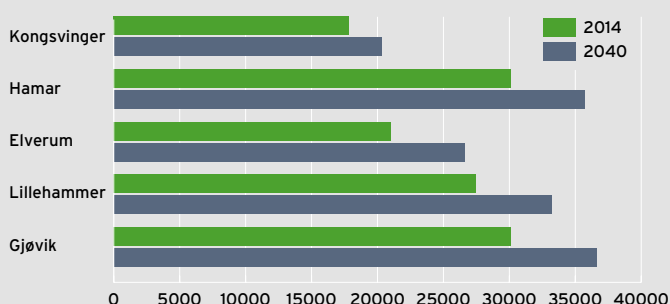
Sterk vekst i den aldrende befolkningen. Prognosene fra SSB viser at aldersgruppen 70+ forventes å øke med hele 70 prosent fram mot 2040, mens veksten i yrkesaktiv alder vil være på 6 prosent. I aldersgruppen 0-10 år vil det være tilnærmet nullvekst.

Sted og miljø påvirker folks flyttevener. Stedets attraktivitet spiller en større rolle nå enn tidligere når folk skal vurdere flytting. Flyttemotivundersøkelsene som er gjennomført i 1972 og 2008, viser at mens muligheter for arbeid og bolig tidligere var de viktigste motivene for flytting i Norge, er familie og sted/miljø nå blitt stadig viktigere (Norut og NIBR, 1972, 2008).

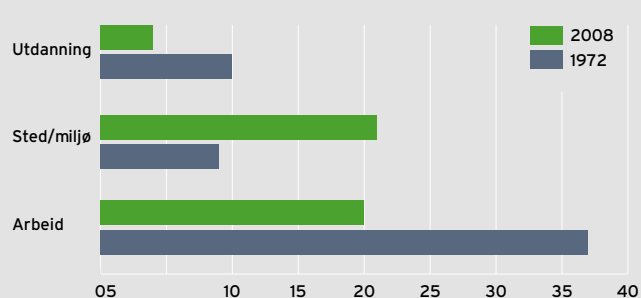
Kongsvinger trenger flere sentrale leiligheter. Kongsvinger har i dag en variert boligsammensetning. Litt over halvparten av boligmassen i byen er eneboliger, mens leiligheter utgjør rundt 18 prosent. Samlet for kommunen er det i perioden 2006-2014 bygd 87 boliger i snitt pr år. De siste tre årene av perioden hadde en vesentlig lavere byggeaktivitet, med kun 38 boliger i snitt pr år. Dette er langt under kommuneplanens mål om 130 nye boliger pr år. Av det som er bygd i perioden 2010-2014 utgjør leiligheter kun 20 prosent av netto tilvekst. 80 prosent av nybygde boliger er i kategorien enebolig, tomannsbolig eller rekkehus.

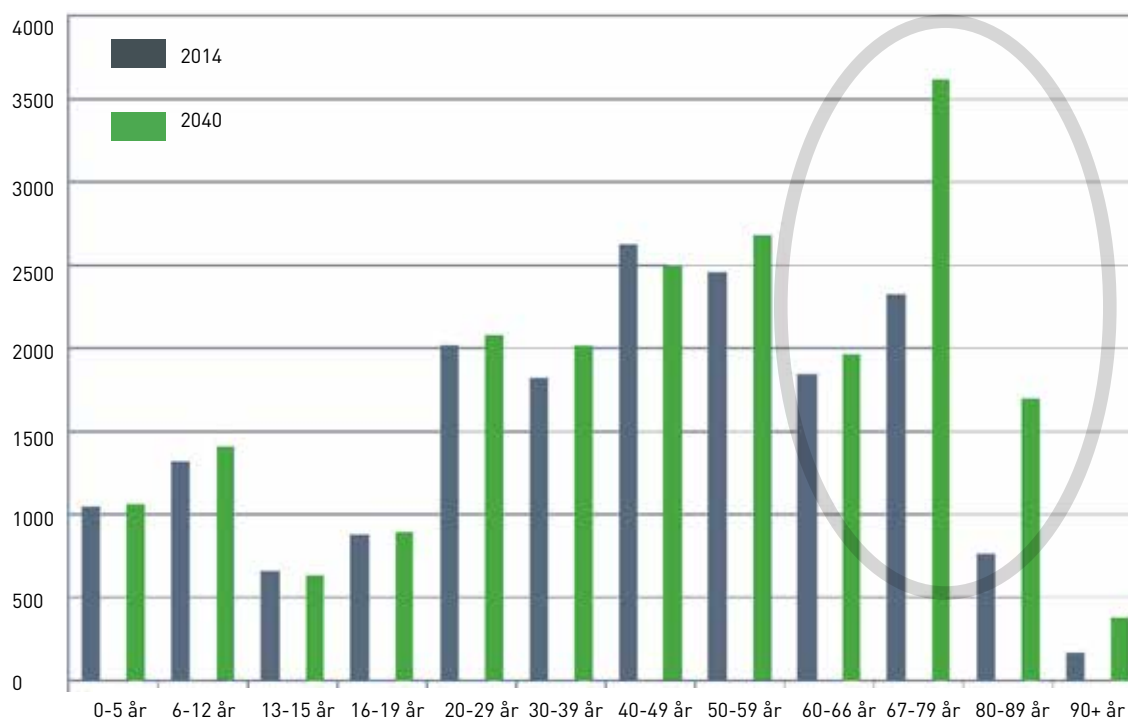
Figur 2.12 viser boligstruktur og husholdningstyper i Kongsvinger. Trenden de senere årene viser at mindre husholdninger på en eller to personer, etterspør mindre boliger og leiligheter. Halvparten av alle eneboligene i Kongsvinger by bebos av en eller to personer.

FIGUR 2.9: Befolkningsvekst i Kongsvinger og sammenlignbare byer (kilde: SSB).

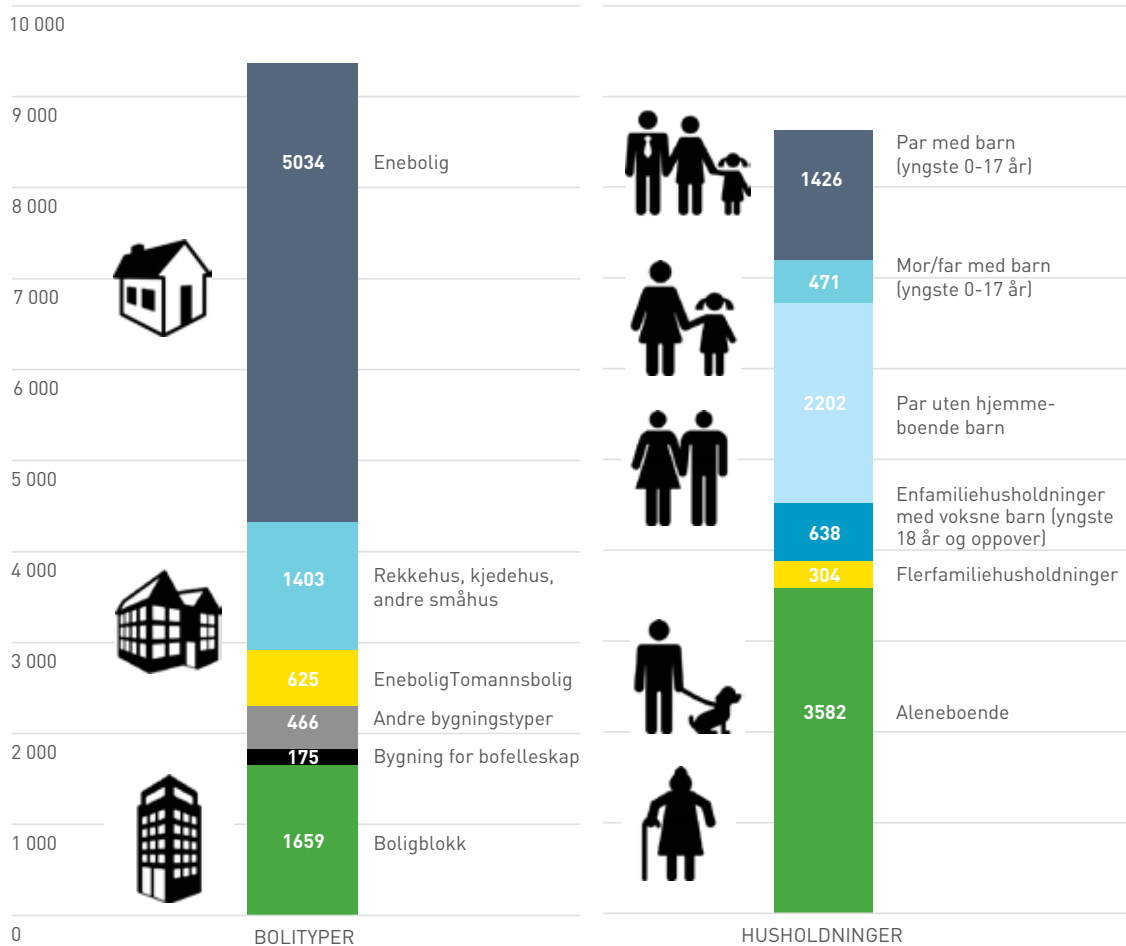


FIGUR 2.10: Flyttemotiv (Kilde: Norut og NIBR).





FIGUR 2.11: Demografisk utvikling i Kongsvinger (SSB).



FIGUR 2.12: Boligstrukturen i Kongsvinger 2016 (kilde: Hedmark fylkeskommune).



(Foto: Kongsvinger kommune)

3 Fremtidsbilde og mål for Kongsvinger 2050

Prosjektet Kongsvinger 2050 har gjennom kunnskapsinnsamling, arbeidsverksteder og diskusjoner samlet kunnskap, meninger og inntrykk av hvordan byen fremstår i dag og hvilke utfordringer man ser. Gjennom dette har det tegnet seg et tydelig bilde av Kongsvinger anno 2016, hva som engasjerer folk i Kongsvinger, og hva som er viktige behov, ønsker og mål for en positiv utvikling av byen.

De innspillene som går igjen er oppsummert nedenfor. Oversikten er ikke uttømmende, men gir en oversikt over hovedbildet. Rapportene fra de ulike medvirkningsarenaene er vist som vedlegg, og kort omtalt i kapittel 1.2.

3.1 UTFORDRINGER

Sterke sider:

- Kompakt by med korte avstander
- Sentralt lokaliserte skoler og arbeidsplasser
- Mye utbyggingspotensiale sentralt
- Attraktive eneboligområder
- Kjøpesentra lokalisert i sentrum
- Grønne kvaliteter i sentrum
- Sterke identitetsfaktorer som Glomma og Festningen

Svake sider:

- Bilen dominerer bybildet
- Lite attraktivt å gå og sykle, og få gjør det
- Få bosatte i sentrum
- Mange store kontorarbeidsplasser utenfor sentrum
- Lite byliv og få trivelige byrom
- Glomma oppfattes som en barriere
- Udefinert og todelt sentrum
- Svak identitet knyttet til byutviklingen
- Manglende investeringslyst i boliger og næringsareal i sentrum

Hvordan møte utfordringene?

Med bakgrunn i de sterke og svake sidene, utkrystalliserer det seg noen sentrale spørsmål som bystrategien må gi svar på:

- Hvordan kan gode grep på areal transport bidra til å styrke befolkningsveksten og arbeidsplassutviklingen?
- Hvordan skape et mer attraktivt og urbant sentrum med byliv?
- Hvordan få flere til å sykle og gå?
- Hvordan styrke sentrum som tyngdepunkt for handel og arbeidsplasser?
- Hvordan styrke muligheten for sentrumsnære leiligheter?
- Hvordan sikre fortetting med kvalitet der det tas hensyn til byens historiske særpreg?
- Hvordan kan byutviklingen bidra til å styrke identiteten og koblingen til historien?
- Hvordan stimulere til investeringslyst gjennom strategier knyttet til areal og transport?

3.2 FREMTIDSBILDE

For å skape en by med tiltrekningskraft for arbeidsgivere og innflyttere er dette de viktigste temaene som er blitt løftet fram på tvers av alle aktivitetene, deltakere og kunnskap i løpet av prosessen:

DIT VI VIL: KONGSVINGER 2050				
I framtiden skal Kongsvinger være en smart by der vi møter folk i alle aldre, ute i frisk luft, gående og syklende				
En smart by	Folk i ulike aldre	Folk i gatene	Ute i frisk luft	Gående eller syklende
Tilrettelegging for fremveksten av et sterkere utdannings- og kompetansemiljø og gjennom det nye arbeidsplasser	Attraktive bomiljøer med god og trygg tilgang til møteplasser i nærmiljø og i sentrum, samt gode muligheter for aktivitet og trivsel for folk i alle aldre	Sentrums-satsing der samlokalisering av handel, kultur og tjenester i en konsentrert sentrums-kjerne tilrettelegger for et mer levende sentrum der gående og syklende prioriteres	Gode rekreasjonstilbud i og rundt byen	Korte reiseavstander og trygge gater og forbindelser som gjør det enklere for folk å velge å gå eller sykle
Tilrettelegging for en mer klimavennlig utvikling				

Forener man alle de innspill som er kommet kan dette oppsummeres i følgende fremtidsbilde:

Kongsvinger by 2050- Levende og miljøvennlig med sterk identitet. Byen gir grunnlag for høy livskvalitet.

3.3 HOVEDMÅL

Det er definert 3 hovedmål for arealbruk og transport:

- 1. Kongsvinger er en mer kompakt by med korte avstander mellom daglige gjøremål.**
- 2. Kongsvinger har et levende og urbant sentrum, med høy kvalitet i det offentlige rom.**
- 3. Det er attraktivt å gå og sykle i Kongsvinger by. Veksten i persontransport tas av sykkel, gange og kollektivtransport.**

For å muliggjøre en oppfølging, er det satt delmål og skissert viktige oppfølgingspunkter på kort og lang sikt som partene mener er viktige for å nå målene om en samordnet areal- og transportutvikling i Kongsvinger. Oppfølgingspunktene er nærmere beskrevet i kapittel 5.

3.4 DELMÅL

Delmål som bygger opp under hovedmål 1

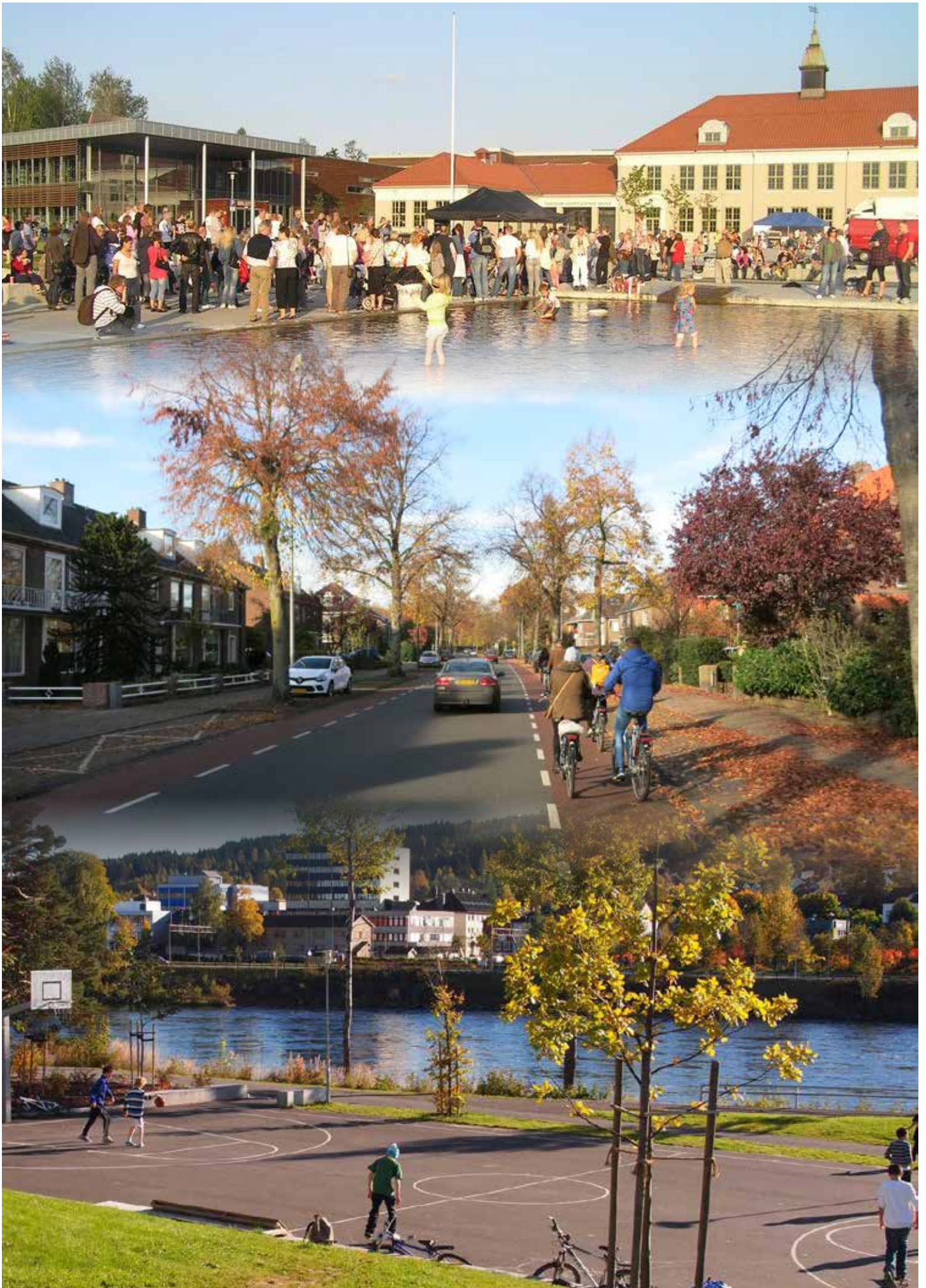
- Kongsvinger by har et variert og attraktivt boligtilbud
- Flere bor i sentrum og i sentrumsnære områder
- Boligområdene har attraktive nærmiljø som gir grunnlag for trivsel, aktivitet og tilhørighet
- Boligområdene har god kobling mot den bynære marka
- Kongsvinger har arealer for næring og handel med forutsigbare rammer for næringsutvikling og -vekst

Delmål som bygger opp under hovedmål 2

- Sentrum er et attraktivt sted for handel, og er et godt sted å bo
- Sentrum er levende og urbant og er det naturlige møtested for alle som bor og hører til i byen
- Bygninger, gater, plasser fremstår estetiske og attraktive og bidrar til en gåvennlig by
- Sentrum har gode grønne forbindelser av høy kvalitet, med god kobling mot Glomma
- Bebyggelsen styrker og ivaretar byens særpreg og identitet. Festningen/Øvrebyen og Glomma videreutvikles som identitetsskapere
- Kulturarven er styrket og brukes som ressurs i byutviklingen

Delmål som bygger opp under hovedmål 3

- Kongsvinger har et trygt og fremkommelig veg- og gatesystem for alle trafikanter
- Gående og syklende er prioritert i sentrum
- Gangandelen er minst 25 prosent i 2040
- Sykkelandelen er minst 9 prosent i 2040
- Kollektivandelen er minst 7 prosent i 2040



4 Byplankonseptet K2050

Basert på medvirkningsprosessen i Kongsvinger 2050 er det utarbeidet et byplankonsept som viser hvordan en ser for seg utviklingen fram mot 2050 for å nå målene som er satt.

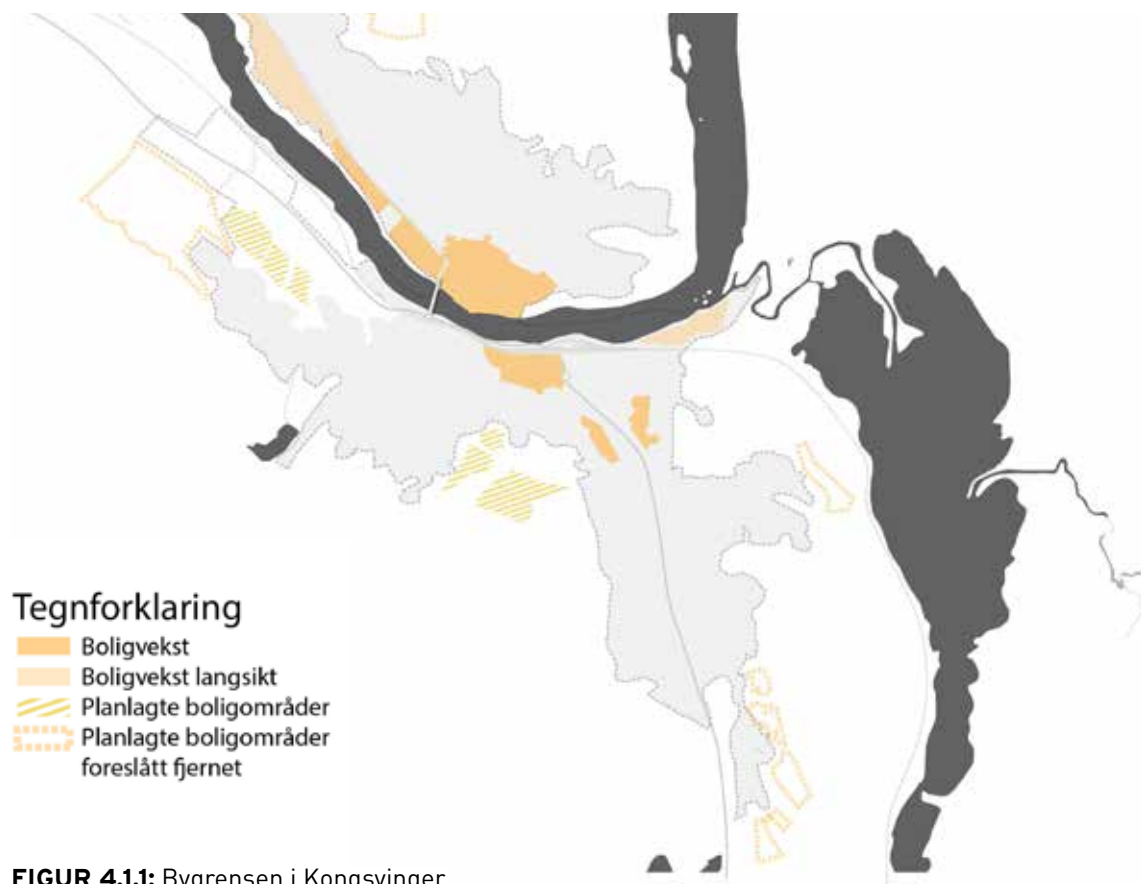
Kongsvinger by skal utvikles mer klimavennlig, bli mer attraktiv å bo og jobbe i og styrkes som regionsenter. Det legges opp til utvikling av en mer kompakt by, der flere bor, handler og jobber sentralt noe som sikrer bedre grunnlag for at flere kan la bilen stå oftere i det daglige. Større boligmangfold og flere mennesker som benytter seg av et mer konsentrert område av byen sikrer også bedre forutsetninger for en mer levende by med høyere aktivitet og flere gode sosiale møteplasser.

Dersom Kongsvinger skal utvikle seg på en måte som bidrar til å nå de overordnede målene må noen få, men tydelige, prinsipper for areal- og transportplanleggingen legges til grunn. Kongsvinger 2050 har utarbeidet et byplankonsept som viser hvordan en ser for seg utviklingen fram mot 2050.

Byplankonseptet bygger på tre bærende fundamentet som bidrar til å nå målene:

- **Konseptfundament 1:** Yttergrensen er nådd
- **Konseptfundament 2:** Én konsentrert sentrumskerne
- **Konseptfundament 3:** Trafikkhierarkiet snus





FIGUR 4.1.1: Bygrensen i Kongsvinger

4.1 KONSEPTFUNDAMENT 1: Yttergrensen er nådd

Byveksten må peke innover. For å legge til rette for endret reisemiddelvalg, bidra til økt byliv og større mangfold i boligmarkedet, må byen vokse innover. I gjeldende kommuneplan er det avsatt store arealer til boligbygging i ytterkanten av byområdet, noe som legger opp til fortsatt byvekst utover. Byplankonseptet legger opp til at denne trenden snus. Det må legges til rette for at en større andel boligutbyggingen skal skje i sentrale områder i byen, slik at utviklingen blir mer arealeffektiv og gir et redusert transportbehov.

Kommunen har per i dag store arealreserver for eneboliger/rekkehus som ligger langt fra sentrum, eller har en beliggenhet i høyden som gjør dem mindre egnet for å bygge opp under en satsing på gange- og sykkel. Konseptfundament 1 legger opp til at flere av dagens avsatte arealer til boligbygging utenfor dagens bebyggelsesgrense og som ikke er igangsatt, bør tas ut av kommende arealplaner. Det kan eventuelt legges inn rekkefølgebestemmelser som sikrer at utviklingen skjer innenfra. Ett eksempel på et slikt område er Marikollen: Nedre Marikollen på 200 daa er under regulering og vil kunne gi rom for konsentrert boligbebyggelse på 250-300 boligenheter. Vest for dette ligger det et stort areal på 400 daa som en bør vurdere å ta ut av kommuneplanen, eventuelt reguleres med rekkefølgebestemmelser.



KONSEPTFUNDAMENT 1 er basert på følgende strategiske grep:

- Byveksten må peke innover
- Viktig å hegne om den moderate veksten
- Hovedandelen av boliger framover bør være leiligheter i og nært sentrum
- Arealene i sentrumsnære områder dekker langt på vei framtidens boligbehov
- Fortetting og transformasjon må skje med kvalitet, og det må legges opp til en gradvis urbanisering og fortetting av boligtilbudene inn mot sentrum
- Kongsvingers identitet må ivaretas ved fortetting og transformasjon
- Byrom og blå/grønne strukturer er sentrale premisser for en vekststrategi som peker innover og må styrkes og videreutvikles
- Nærmiljøanlegg og aktivitetsområder er viktig for folkehelsa og må utvikles som en del av grønnstrukturen

Det er viktig å hegne om den moderate veksten. Byutvikling er et langsiktig arbeid, hvor det er viktig å holde stø kurs over lang tid. Samtidige er det avgjørende at de små skritt man gjør over tid blir i riktig retning.

Prognosene framover viser en moderat vekst i Kongsvinger og en må derfor hegne om den veksten som skjer, og styre den slik at den bygger opp under den byutviklingen man ønsker seg.

Hovedandelen framover bør være leiligheter i/nær sentrum. I dag bygges det ca 80 prosent eneboliger/rekkehus og 20 prosent leiligheter i Kongsvinger. Hvis befolkningsveksten øker og 80 prosent av ny boligmasse fortsatt er eneboliger eller rekkehus, vil det føre til sterk byspredning. Det er derfor behov for et trendbrudd.

Eldrebølgen og det faktum av 50 prosent av husholdningene består av 1-2 personer vil kunne påvirke etterspørselen etter leiligheter sentralt i byen. En målsetting om å øke antall studenter ved Høgskolestiftelsen til 1000 studenter i 2021, vil også kunne bidra til økt etterspørsel etter sentrumsnære leiligheter.

I et scenario hvor halvparten av boligkjøperne flytter til en ny leilighet, og halvparten av disse flytter fra en enebolig i kommunen, vil en god del av etterspørselen etter eneboliger/rekkehus kunne dekkes av bruktboligmarkedet.

Hvordan utviklingen blir, påvirkes av befolkningsvekst og preferanser hos kjøperne, men også av kommunens egne ambisjoner og arealpolitikk. Det er likevel sannsynlig at etterspørselen etter leiligheter vil øke betydelig. Hovedandelen av nybygg framover bør derfor være sentrumsnære leiligheter. Det angis ikke en eksakt føring på forholdstallet mellom leiligheter og eneboliger, men det bør være et tydelig mål at andelen nye leiligheter skal være høyere enn andelen nye eneboliger, og at det skal legges til rette for gode leiligheter sentralt. Det bør også være et mål med variert befolkningssammensetning sentralt. Det fordrer at det legges til rette for et variert boligtilbud, både for enslige og barnefamilier i sentrumsområdet. God kvalitet i bolig og felles uteoppholdsarealer er viktig.

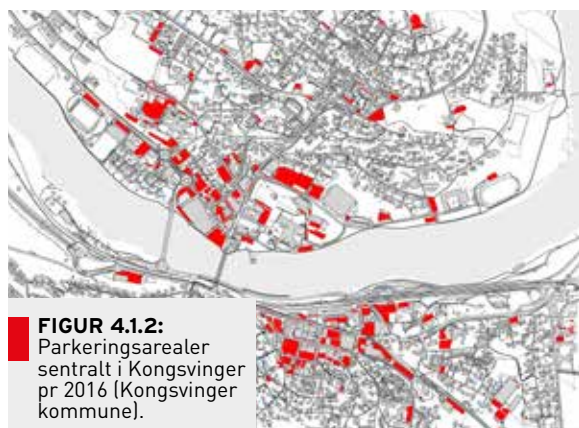
Behov for gode eneboligtomter. Selv om hovedandelen framover vil være sentrumsnære leiligheter, vil det også være behov for å legge til rette for gode eneboligtomter i Kongsvinger by framover. Utbygging av Geitramsveien har vist at denne type utbygging dekker et behov. I kommuneplanens arealdel bør det derfor ses nærmere på aktuelle områder med gode kvaliteter for sentrumsnære eneboliger. Området ved Holtberget kan være ett område som bør vurderes til eneboligbygging.

Arealene i sentrumsnære områder dekker langt på vei framtidens boligbehov.

Det er stort potensial for å innpasse nye byboliger/leiligheter i sentrum og sentrumsnære områder frem mot 2050, selv når de mest positive befolkningsframskrivingene blir lagt til grunn.

Gitt at befolkningsveksten øker i tråd med SSBs prognoser*, vil Kongsvinger få 3500 nye bosatte i 2050. Det vil da være behov for ca. 1800 nye boliger (2 personer per bolig).

Kongsvinger 2050 har gjort en overordnet vurdering av potensiale for fortetting og transformasjon i sentrumsnære områder. Denne viser at det er områder/tomter i størrelsesorden 250 daa /250 000 m² som kan vurderes for fortetting og transformasjon (se figur 4.1.3).



FIGUR 4.1.2: Parkeringsarealer sentralt i Kongsvinger pr 2016 (Kongsvinger kommune).



FIGUR 4.1.3: Fortettingspotensialet i Kongsvinger (Norconsult).

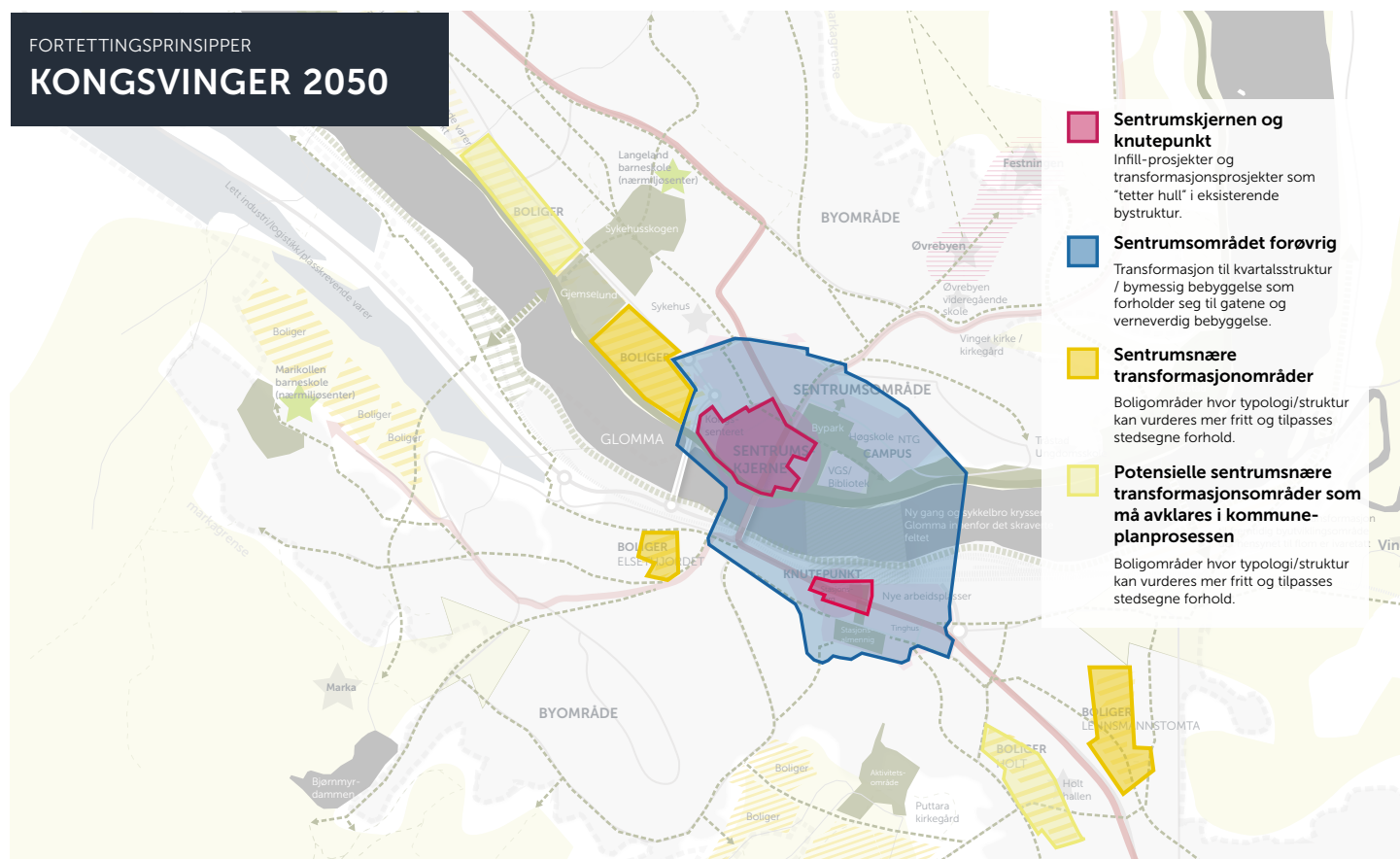
I halvparten (125 daa) av det skisserte arealet som kan fortettes/transformeres, er det et potensial for 1250 boenheter og rundt 2400 sentrumsbeboere. Det er da forutsatt områdeutnyttelse på 80 prosent og en gjennomsnittsstørrelse pr boenhet på 80 m² (BTA inkl. fellesareal). Gitt at scenariet framover blir 2/3 byboliger/leiligheter og 1/3 eneboliger/rekkehus, vil det sentrale området gi rom for en slik leilighetsbygging.

I tillegg er det et potensial for transformasjon av andre sentrumsnære områder, som for eksempel Holt, Langeland og Norsenga. Holt ligger sentrumsnært og vil, når ungdomsskolen flyttes i 2018, kunne bli et attraktivt boligområde. Næringsområdet på Langeland er interessant med tanke på transformasjon til boliger fordi det ligger sentrumsnært, uten stigning inn mot sentrum og med flott beliggenhet til Glomma og Strandpromenaden. Mye av den næringen som i dag ligger på Langeland er plasskrevende næring/lett industri som med fordel kan ligge langs innfartsårene E16 og rv2. På Norsenga ligger det et spennende sentrumsnært område som kan bli aktuelt å transformere dersom tømmerterminalen på sikt blir flyttet og man får avklart hva som er mulig av hensyn til flom.

Fortetting og transformasjon må skje med kvalitet. Byen skal vokse innover og utviklingen vil derfor i hovedsak foregå ved fortetting og transformasjon, og i mindre grad ved utvikling av nye områder. Det må foretas en gradvis urbanisering og fortetting av boligene inn mot sentrum. Det må være et variert tilbud av leilighetstyper og -størrelser. Fortettingsprinsippene varierer avhengig av sentralitet og er illustrert i figur 4.1.4.

* Gjennomsnittlig årlig befolkningsvekst i SSB's prognoser frem mot 2040, fremskrevet til 2050.

FORTETTINGSPRINSIPPER KONGSVINGER 2050



FIGUR 4.1.4: Fortettingsprinsipper (Norconsult). Nye utbyggingsprosjekt må utformes slik at de blir positive tilskudd til byens offentlige rom og de må være attraktive for dagens og framtidens beboere og arbeidstakere. Stedsidentiteten skal styrkes og det skal etableres gode bomiljø i byen. Noen viktige prinsipper er:

- Ved utvikling av nye bygningsprosjekter i sentrum må det legges det stor vekt på at det skal dannes sluttede kvartaler og at man har aktive fasader med publikumsrettet aktivitet mot viktige bygater og byrom. Innganger bør lokaliseres mot gatene og ha korte avstander seg imellom. Dette bidrar til aktive og trygge gater
- Kvartalene bør deles inn i synlige bygningsenheter, med variert materialbruk og oppdelte fasader som sikrer at småskalaen og – identiteten videreføres
- Bevaringsverdige bygninger og områder må tas hensyn til. Dette bidrar til variasjon og tidsdybde
- Gode solforhold i viktige gater, torg og parker bidrar til byliv og gjør det mer attraktivt å gå eller sykle

For bomiljøet/bokvalitetene er det viktig at følgende prinsipper legges til grunn:

- Gode lys- og solforhold i boligen og på utearealer
- Kort og trygg adkomst til felles uteoppholdsareal- og lekeplasser
- Utsikt til Glomma, grøntområdene og/eller private gårdsrom skjermet mot støy og luftforurensning

Innenfor sentrumsområdet kan det være en utfordring å tilrettelegge for de minimumskrav som stilles til uteoppholdsareal pr boenhet. Det bør derfor ses på muligheten for å stille differensierte krav til uteoppholdsareal. Samtidig må grønnstrukturen sikres, slik at de som bor sentralt får løst sine oppholdsbehov i parker og friområder.

Kongsvingers identitet må ivaretas ved fortetting og transformasjon. Kongsvinger by har en historie og kvaliteter som må rendyrkes, tydeliggjøres og kommuniseres. Bylandskapet formes av Festningen, elva og forholdet til flatbygder, skogkanten og de karakteristiske åsene rundt byen. Byens karakter dannes av kvartaler og hus, takformer, materialbruk og farger.



FIGUR 4.1.5: Festningsavenyen, prinsipper (Kongsvinger kommune).

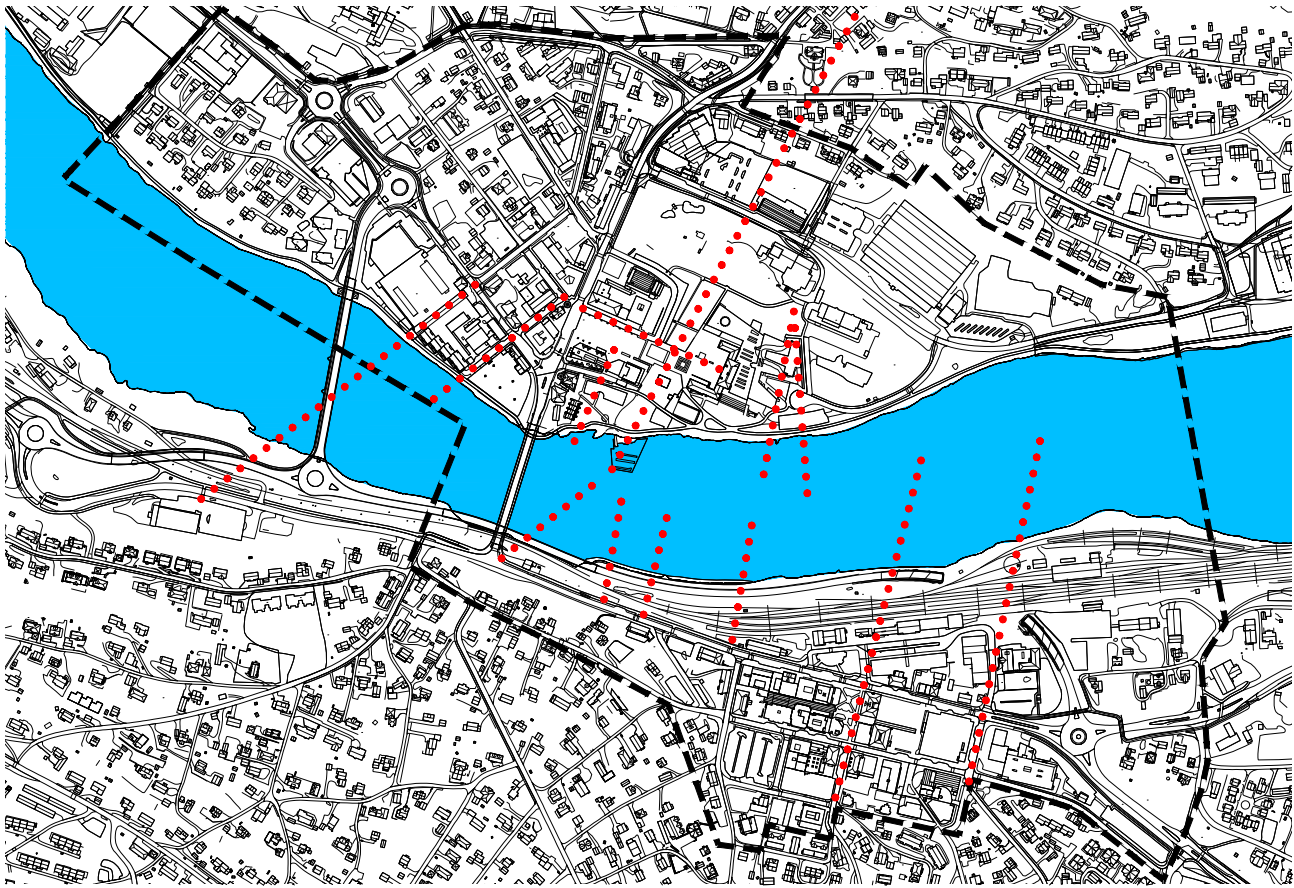
Det er viktig å ivareta og tydeliggjøre akser og siktlinjer som kommuniserer byens karakter og bevare den etablerte målestokken. Nye inngrep og ny bebyggelse skal bygge opp under områdekarakteren eller representere bevisst valgte kontraster til det eksisterende. Derfor bør det gjøres en nærmere vurdering av hvor i sentrum man kan tåle større tetthet og økte byggehøyder uten at dette går på bekostning av identitet, gode byrom og boforhold. God arkitektur skapes alltid i dialog med omgivelsene. For å følge opp dette bør det gjøres en fortettingsanalyse av de sentrale områdene i byen for å ha et styringsverktøy som legger til rette for fortetting, transformasjon og eiendomsutvikling, samtidig som man sikrer nødvendig kvalitet.

Byens historiske og geografiske forutsetninger, Festningen, Øvrebyen og Glomma, er byens særlige fortrinn og må brukes aktivt for å styrke byens kvalitet, særpreg og identitet. Øvrebyen er et unikt område av nasjonal verneverdi (i NB-registeret «kulturminner i by»). For å kunne utvikle området og samtidig sikre områdets verdi, er det nødvendig å igangsette et arbeid med ny reguleringsplan (områdeplan).

Festningen og Øvrebyen må knyttes visuelt og funksjonelt sterkere til sentrum. For å bygge opp under dette bør strategien for Festningsavenyen videreføres. Målsettingen er å knytte festningen og Øvrebyen tettere til byen og dens liv. Utformingen av Storgata med tilhørende byrom skal bidra til å formidle denne relasjonen.

For å styrke kontakten med Glomma bør elverommet tydeliggjøres og åpnes ved at elva tas i bruk på begge sider. Glommas bredder må trekkes inn som en mer aktiv del av bylandskapet. På nordsiden bør Strandpromenaden videreføres til Sæter og suppleres med flere aktivitetstiltak. Det bør også sikres en bedre kobling mellom Strandpromenaden lengst vest mot turvegsystemet og Bogerfløyta. Det bør også utvikles forbindelser langs elva på sørsiden med en videre kobling opp mot Vingersnoret for å bedre tilgangen til et spennende rekreasjonsområde.

Byrom og blå/grønne strukturer er sentrale premisser for en vekststrategi som peker innover. Fortetting og transformasjon vil føre til press på eksisterende byrom og de grønne arealene. Sentrale grep er å ivareta viktige hovedlinjer av grønne og grå parkstrukturer, sikre gode grønne forbindelser i områder som skal bygges ut/transformeres og gi befolkningen gode møteplasser i byen.



FIGUR 4.1.6: Siktilinjer i Kongsvinger (Kongsvinger kommune).

Skal Kongsvinger være en attraktiv by, trengs det gode byrom for innbyggere og besøkende. Byrommene skaper trivsel i hverdagen og bidrar til en levende by. De siste årene er det lagt vekt på å utvikle parkaksen mellom Rådhuset og Sentrum videregående skole. Den forsterkes ytterligere med opprustingen av Rådhusplassen og etablering av lekeplass i Byparken. Strandpromenaden er utbygd i 6 kilometer lengde mellom Langeland og Gråsand, og sentrale bygater og byrom som Glommen-gata, Jernbanegata og Haakon Mallings plass er rustet opp. Elveamfiet ved Kongs-senteret åpnet høsten 2016.

Bystrategiarbeidet viser at det er viktig å fortsette arbeidet for å gjøre det mer attraktivt å oppholde seg i byens fellesrom. Byrommene må bli triveligere, de må skjermes mer for biltrafikk og det må bli mer attraktivt å oppholde seg der.

Det bør satses videre på sentrums viktigste byrom: Rådhusplassen, Storgata, Rådhusgata, Brugata, Byparken og Kongsvinger Bru. Disse byrommene bør skjermes for gjennomkjørende trafikk og parkering, og gis ny og forbedret utforming i dekker, belysning, beplantning og utstyr. Bebyggelse som grenser til byrommene i og rundt Storgata.

Gjennomføring av en betydelig funksjonsendring og oppgradering av det sentrale byrommet i og rundt Storgata vil få stor betydning for ambisjonen om bedret urban kvalitet i byen, og kan bli retningsgivende for framtidig satsing på kvalitet i hele byområdet. En slik oppgradering må også omfatte krysset Storgata/Brugata/Rådhusplassen og plassen rundt Telegrafan, og gi føringer for Haugekvartalets utbygging. Trafikkavviklingen må tilpasses ambisjonene om et forbedret fysisk miljø i sentrumskjernen.

Økt fortetting øker behovet for grønne lunger sentralt i byen. Sykeshusskogen, Byparken, Mølleparken og grøntdraget videre østover mot Skansesletta må en derfor vurdere å ta vare på og forsterke som grønne elementer. Med økt fortetting av boliger på sørsiden bør det ses på muligheten for å etablere et nytt grøntområde knyttet til denne delen av sentrum. Det er kalt Stasjonsallmenningen på konseptskissene i kapittel 4.4.



(Kongsvinger kommune)

Nærmiljøanlegg og aktivitetsområder må utvikles som en viktig del av den grønne strukturen, og spiller en vesentlig rolle for folkehelsen. Områdene ved barneskolene Langeland, Vennersberg og Marikollen videreutvikles og styrkes som nærmiljøanlegg med gode kvaliteter, slik at det blir attraktivt å leke i nærmiljøet. Ball-løkkene, som tidligere var i bruk i de ulike bydelene, bør oppgraderes. Foruten å være gode fritidstilbud kan lokale tilbud bidra til å redusere transportbehovet.

Byen har behov for store aktivitetsområder som Skansesletta, Gjemselund og Holt. Deler av treningsfeltet på Gjemselund, som er et spennende område for boligutvikling, ble regulert til boligformål i kommuneplanens arealdel i 2009. Det er kommet innspill i prosessen rundt Kongsvinger 2050 om at hele dette området bør bevares til idrettsformål for å dekke nødvendige behov i framtiden. Det bør derfor ses nærmere på en framtidig utvikling av Gjemselund i arbeidet med kommuneplanen, i tett dialog med idretten.

Behov for flere områdeplaner for å sikre helheten. For å ivareta ønskede kvaliteter bør det satses mer på planlegging på områdenivå. Kommunen må være en aktiv aktør i konkrete utviklingsprosjekter for å stimulere til prosjektutvikling, ønsket for-tetting og sikre god områdekvalitet. Et viktig virkemiddel i den sammenheng er å gjennomføre mulighetsstudier som grunnlag for videre reguleringer. De pågående arbeidene med Stasjonsområdet og Midtbyen er eksempler på dette. Det anbefales blant annet å gjennomføre et mulighetsstudium for Sentrum syd sør for Glommen-gata for å sikre en helhetlig utvikling av dette område.



KONSEPTFUNDAMENT 2 er basert på følgende strategiske grep:

- Kongsvinger bør ha en lett identifiserbar sentrums-kjerne
- Fremtidig arealbehov for handel og sentrumsfunksjoner kan dekkes i sentrums-kjernen på nordsiden av Glomma
- Sentrum nord gis en tydelig rolle som byens sentrums-kjerne
- Sentrum syd forsterkes som knutepunkt og bydelssenter
- Kunnskapsintensive arbeidsplasser lokaliseres i sentrum og spesielt til området ved Kongsvinger stasjon
- Et campusområde utvikles rundt Sentrum videregående skole med god kopling til stasjonsområdet med ny gang- og sykkelbru
- Publikumsrettede funksjoner legges sentralt i byen, arealkrevende utenfor

4.2 KONSEPTFUNDAMENT 2: Én konsentrert sentrums-kjerne nord for Glomma

Dagens todelte sentrum er en utfordring. Sentrumsområdet i Kongsvinger er delt i to av Glomma. Det har ført til handelsspredning over et stort område slik at det er vanskelig å oppnå godt byliv i hele området. I tillegg er en del handelsfunksjoner lokalisert til Langeland. En fragmentert struktur med handels- og sentrumsaktiviteter spredd over store arealer, gir dårlige forutsetninger for et levende sentrumsområde. Funksjonsspredningen fører også til økt bilbruk da det skaper unødig store avstander mellom ærender i byen og gjør det vanskelig å oppnå ønsket reisemiddelfordeling.

Bylivsanalysen påpeker sentrale faktorer som må styrkes for å skape byliv. I forbindelse med Kongsvinger 2050 er det gjort en enkel Bylivsanalyse av Kongsvinger sentrum (Norconsult, 2016). Det er sett på hvilke faktorer som må være på plass for å skape gode forutsetninger for byliv og et levende sentrumsområde, samt samspillet og avhengighetsforholdet mellom disse faktorene. Resultatet understøtter de utfordringer som er påpekt gjennom medvirkningsprosessen.

Handelen i endring. Butikkstrukturen preges mer og mer av større varehus og et mer grovmasket butikknett. Denne utviklingen har gjennom flere år skapt utfordringer for mange sentrumsområder. Samtidig overtar netthandelen en økt andel av omsetningen. Selv om vi i Kongsvinger har kjøpesentrene i sentrum er det en utfordring å få et attraktivt og fungerende bysentrum med et mangfold av opplevelser som kan bidra til å styrke den samlede konkurranseevnen for byens handel.

Bylivundersøkelsen viser at de største utfordringene er knyttet til de fysiske forholdene og fordrer følgende grep:

- Færre grå arealer og mindre tettere bebyggelse
- Høyere arealutnyttelse
- Mer finmasket gatestruktur, færre barrierer, kortere avstander. Delt sentrum bidrar særlig til dette
- Tettere bebyggelse
- Større mangfold i bygningstypologi: flere leiligheter og bygårder
- Lavere parkeringsdekning

Med bakgrunn i analysen av funksjonelle forhold, er dette de viktigste forbedringspunktene:

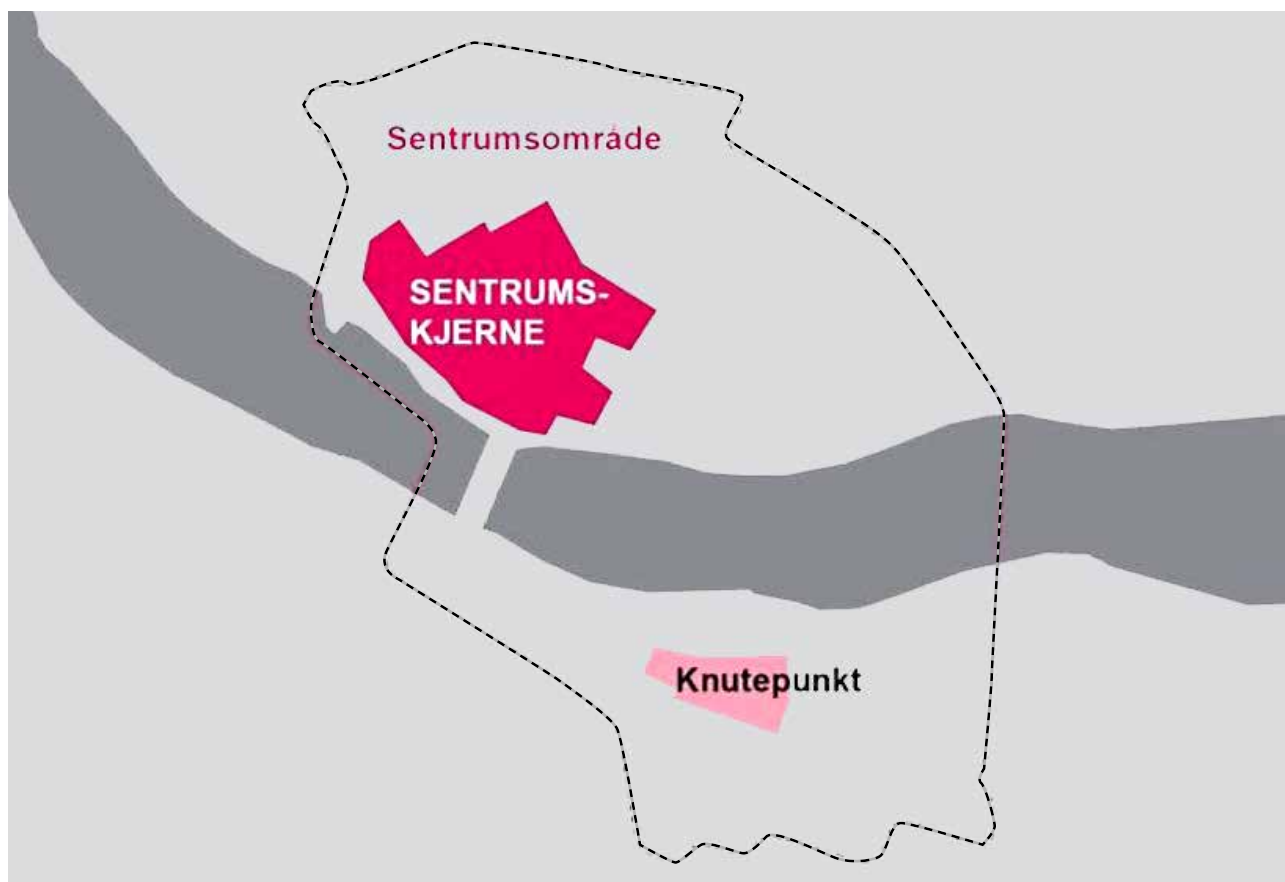
- Større boligandel i sentrumsområdet
- Lavere årsgjennsnitt i bygatene
- Strategisk plasserte målpunkter for å styrke gatenes rolle i sentrumsområdet
- Flere publikumsrettede virksomheter i første etasje i sentrumsområdet

Med bakgrunn i analysen av sosiokulturelle forhold, er det særlig et viktig forbedringspunkt som står frem:

- Flere beboere i sentrum

Kongsvinger bør ha en lett identifiserbar sentrums-kjerne, der viktige fellesfunksjoner som rådhus, kulturhus og hotell er lokalisert sammen med de viktigste byrommene. Her ligger den viktigste detaljhandelen, og her gis det rom for samlende politiske, sosiale og kulturelle aktiviteter. Kongsvinger må tydeliggjøre og videreutvikle kjernens rolle til fordel for kommunens innbyggere så vel som tilreisende. For Kongsvingers rolle som regionsenter og en attraktiv by i Osloregionen, er dette viktige kvaliteter.

Fremtidig arealbehov for handel og sentrumsfunksjoner kan dekkes i sentrums-kjernen på nordsiden av Glomma. Analysene som er gjort, viser et potensial for å etablere ca. 12 000 m² nytt handelsareal sentralt i sentrums nord gjennom fortetting og transformasjon. Arealbehov til handel frem mot 2050 vil anslagsvis være 7000 m² ved et forbruk av varer tilsvarende dagens situasjon, og for en befolkningsvekst tilsvarende SSBs framskrivninger. Til sammenligning utviklet Kongssenteret i 2016 med 4500 m², noe som i stor grad medførte intern flytting av eksisterende handelsvirksomhet. Utbygging av det nye Kongssenteret viste samtidig at det var mulig å flytte handelsaktivitet fra Langeland og inn til sentrum.



FIGUR 4.2.1: Sentrumskjerne og knutepunkt (Norconsult)

Sentrum nord gis en tydelig rolle som byens sentrumskjerne. Dersom sentrum skal oppleves som levende og attraktivt, må innsatsen konsentreres. Sentrum nord har i dag funksjoner knyttet til handel, kultur, offentlige tjenester, skoler og aktivitetsområder innenfor et kompakt område, og forholdene ligger til rette for å styrke sentrum nord som selve sentrumskjernen. En videre utbygging av detaljhandelen bør derfor konsentreres til sentrumskjernen på nordsiden. Den bør skje gjennom videreutvikling av sentralt beliggende kjøpesentre og et bredt handelstilbud på gateplan. For å styrke dette området må det unngås å etablere ny arealkrevende detaljhandel utenfor sentrum.

Sentrum syd forsterkes som knutepunkt og bydelssenter. Handelen konsentreres rundt knutepunktet. Utvikling av en sterk sentrumskjerne på nordsiden innebærer behov for alternative strategier for dagens sentrumsarealer sør for Glomma. Byplankonseptet legger opp til at omfanget av handels- og sentrumsfunksjoner sør for Glomma konsentreres rundt knutepunktet og Stasjonstorget. Dette er en forutsetning for å kunne satse på en konsentrert sentrumskjerne i nord. På selve stasjonsområdet skal en blanding av arbeidsplasser, næring og boliger bidra til å vitalisere området. Handel som etableres på sydsiden konsentreres rundt knutepunktet, og det vil fortsatt være rom for dagligvare, servering og servicefunksjoner for å gi grunnlag for liv på gateplan. Sørsiden forøvrig bør styrkes med boliger og kontorer/arbeidsplasser.

Kongsvinger er et regionalt kollektivknutepunkt. Stasjonsområdet bør styrkes som regionalt kollektivknutepunkt ved blant annet å etablere en mer velfungerende terminal og flere publikumsfunksjoner. Disse intensjonene følges opp i det pågående arbeidet med reguleringsplan for stasjonen.

Kunnskapsintensive arbeidsplasser lokaliseres i sentrum og spesielt til området ved Kongsvinger stasjon. Stasjonsområdet er godt tilgjengelig fra hele regionen både med jernbane, buss og bil. Her finnes også gode utviklings- og utbyggingsmuligheter som vist i det pågående reguleringsarbeidet for Kongsvinger stasjon. I arbeidet med reguleringsplanen er det vist et fortettingspotensial på ca 25 000 m² (BRA).

I motsetning til gjeldende kommuneplan, anbefaler ikke byplankonseptet at nye kunnskapsintensive arbeidsplasser kan etableres i næringsområdene utenfor sentrum. Dette bør hensyntas ved rullering av kommuneplanen.



Mulig fremtidig utvikling
rundt stasjonen
(ROM Eiendom)

Utvikling av campusområde ved Sentrum videregående skole. Samtidig legger byplankonseptet opp til en konsentrasjon av høyskole- og utdanningstilbud i et by-campus tvers over elven ved Sentrum videregående skole. En ny gang- og sykkelbru vil binde dette området sammen med stasjonsområdet, og forsterke denne akse.

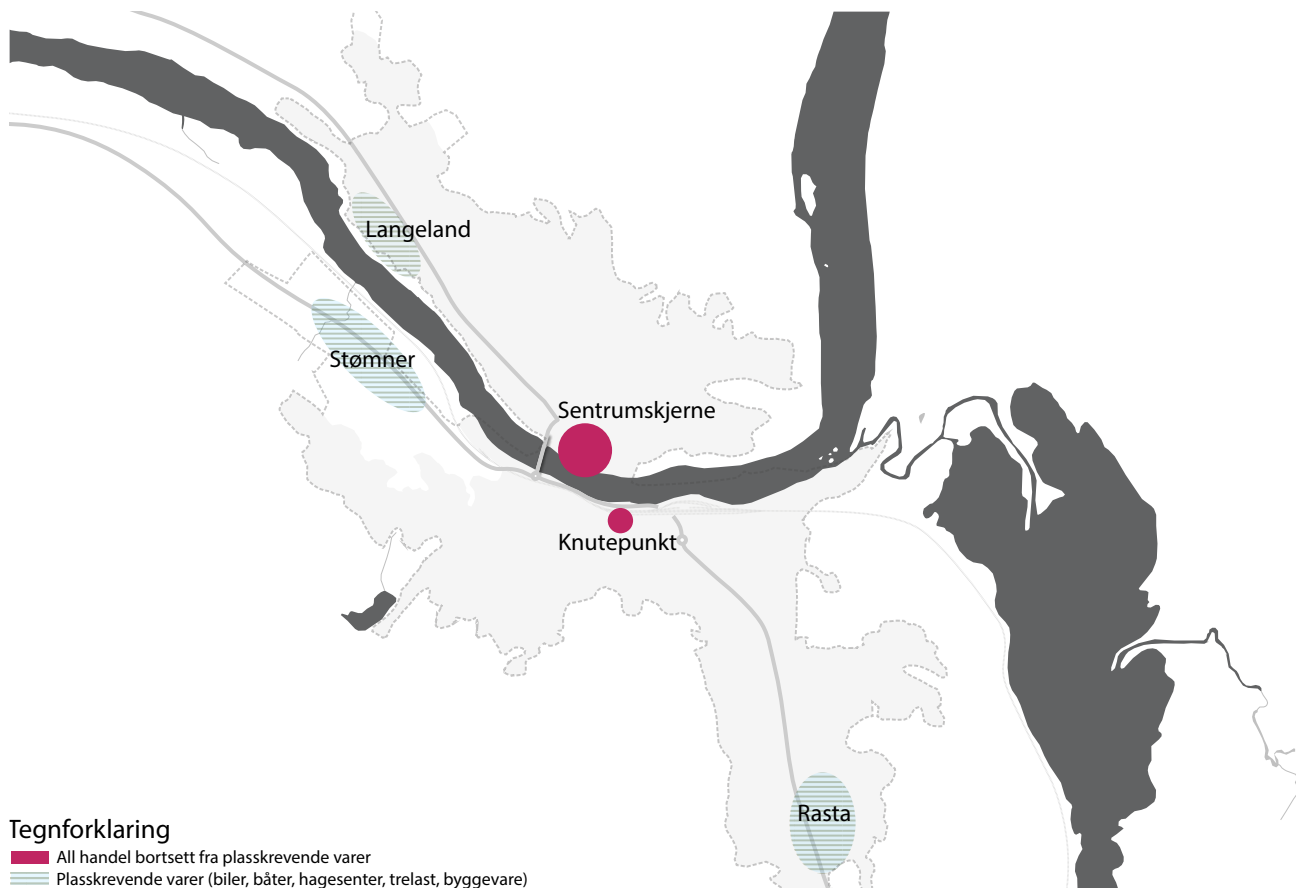
Publikumsrettede funksjoner legges sentralt i byen, arealkrevende utenfor. Næringsvirksomhet knyttet til industri, lager og logistikk er arealkrevende virksomhet som forutsettes lokalisert utenfor sentrumsområdet, henholdsvis i eksisterende nærings- og industriområder på Rasta, Føsker-Klætta og Langeland, eller de områder som ligger i tilknytning til innfarten på E16 vestfra. Fortrinnsvis til områder som har kollektivbetjening.

Kommuneplanen må vise en tydelig rolledeling når det gjelder framtidig lokalisering av handels- og sentrumsfunksjoner og arbeidsplasser. Målsettingene i gjeldende sentrumsplan er et kompakt og tydelig definert handelssentrum. Samtidig åpner planen, med noen få unntak, for etablering av handel i hele sentrumsområdet. Avgrensning av området hvor det kan etableres handel og bevertning er nødvendig for å sikre en kompakt utvikling av selve sentrumskjernen.

Skal sentrum styrkes er det samtidig nødvendig å være tydeligere i kommuneplanen på hvilke type handelsvirksomheter som kan etableres utenfor sentrumsområdet. Kommuneplanen åpner for at «virksomhet med plasskrevende» handel kan lokaliseres i næringsområder utenfor sentrum. Da begrepet «plasskrevende» ikke er nærmere definert bidrar det til usikkerhet omkring hva som tillates her.

Det er en utfordring i dag at en del av den handelsetableringen som har skjedd utenfor sentrum inneholder detaljvarehandel som blir i konkurranse til handel i sentrum.

Byplankonseptet legger opp til en tydelig rollefordeling mellom sentrumskjernen, knutepunktet, sentrumsområdet og områder for lokalisering av plasskrevende varer som bør legges utenfor sentrumsområdet. Områder for lokalsentre og dagligvarer i bydelene bør defineres i kommuneplanen. Bestemmelsene i kommuneplanen må tydeliggjøres for å sikre rett virksomhet på rett plass.



FIGUR 4.2.3: Lokalisering av handel (Norconsult)

- **Sentrumskjeerne:** Alle typer handelsvirksomhet/sentrumsfunksjoner med aktive fasader i 1. etasje. Byggevare/trelast, hagesenter, biler og båter er eksempler på varer som ikke etableres her. Arbeidsplasser/kontorer og boliger i de øvre etasjene.
- **Knutepunktet:** Samme som for sentrumskjeerne, men omfanget (områdeavgrensningen) skal være betydelig mindre og sikre en tydelig rollefordeling mellom områdene.
- **Sentrumsområdet:** Dagligvare/nærhandel skal kunne lokaliseres her, men handelstilbudet skal ikke være den typiske sentrumshandelen. Funksjoner som skal kunne lokaliseres til sentrumsområdet er arbeidsplasser/kontorer, utdanningsinstitusjoner og boliger, samt andre sentrumsfunksjoner som bevertning, service og offentlige tjenester.
- **Områder for plasskrevende varer:** Lokaliseres i tilknytning til hovedvegnettet. Omfatter for eksempel byggevare/trelast, hagesenter, biler og båter. Aktuelle lokaliseringer er Rasta, Langeland og langs E16 vestfra. Eksisterende næringsareal på Langeland kan imidlertid være et aktuelt transformasjonsområde til boliger på sikt.
- **Lokalsentre** omfatter i hovedsak dagligvare, eventuelt supplert med enkelte servicefunksjoner. Disse lokaliseres i tilknytning til boligområdene. Endelig lokalisering må fastsettes i kommuneplanen.



KONSEPTFUNDAMENT 3 er basert på følgende strategiske grep:

- Løsningene ligger i lokaltrafikken
- Dagens hovedvegssystem ligger fast
- Utnytte potensialet for økning i gang- og sykkeltrafikken
- Utvikling av gode bygater i sentrumsområdet.
- Kongsvinger videreføres som sykkelby
- Kongsvinger skal være en gåvennlig by
- Kollektivtilbudet skal være effektivt med robuste linjer som går i pendel
- Færre biler i gatene gir plass for buss, gående og syklende
- Parkeringspolitikken må bygge opp under byplanstrategien

4.3 KONSEPTFUNDAMENT 3: TRAFIKKHIERARKIET SNUS

Redusert biltrafikk er en forutsetning for et mer levende og attraktivt sentrum.

Kongsvinger er en bilby, og skal fortsatt ha god tilgjengelighet for bil, fra hele regionen. Dersom vi skal klare å skape attraktive og trivelige sentrumsområder, en trygg reiseveg for barna våre, og samtidig skape en by der flere av oss velger å gå eller sykle, må bilen spille en mindre dominerende rolle i bybildet. Sentrale parkeringsanlegg skal sikre god tilgang og korte gangavstander til viktige målpunkter i sentrum. Bedre tilrettelegging for gående og syklende skal gi trygge alternativer til bilen. Mindre biltrafikk i de mest sentrale gatene vil skape et tryggere, roligere og triveligere sentrum i Kongsvinger.

Biltrafikken skapes lokalt. Dagens trafikkbilde er preget av mange korte bilturer og lavt antall gående og syklende. Trafikkundersøkelsen som ble gjennomført som en del av arbeidet, viser at den største delen av trafikken i Kongsvinger by er lokalskapt, både i rushtiden og på lørdager. Flestparten, 80 prosent, av bilturene som startet utenfor byområdet på hverdager (tirsdag morgen) skulle til byen. Det vil si at gjennomgangstrafikken da utgjorde 20 prosent (i rush). På lørdag var den 37 prosent (Sweco, 2016). Trafikkstrømmene på vegnettet i Kongsvinger har endret seg siden ny E16 ble åpnet. Tellingene i mai 2016, viser at trafikken i sentrumsgatene er redusert, mens rv 2 syd og nord i byen har fått en økning. Det er ingen store fremkommelighetsproblemer i Kongsvinger pr i dag.

Prognosene fremover viser behov for endring i reisevaner. Dersom det ikke tas grep, viser prognosene en betydelig økning i biltrafikken fram mot 2050. På flere snitt viser beregningene at årstdøgns trafikken (ÅDT) vil overstige 12000 kjøretøy, som er grensen for å anlegge 4-felts veg. Sentrale bygater vil bli belastet med støy og lokal luftforurensning om ikke transporten i Kongsvinger endres i en mer miljøvennlig retning. Sett i sammenheng med at det meste av trafikken er internttrafikk, bør en utarbeide strategier for å endre reisemiddelfordelingen, vri utviklingen og dermed unngå miljø- og kapasitetsutfordringer.

Løsningene ligger i lokaltrafikken fordi den utgjør hovedtyngden av trafikken. Endringer i reisevaner lokalt, er derfor nøkkelen til å endre trafikkbildet i Kongsvinger. Dette gjelder især måten man reiser til og fra sentrumsområdet på. Opplevde ulemper av trafikken er mer knyttet til trafikkmengde i enkelte områder enn til manglende vegkapasitet.



FIGUR 4.3.1:
Trafikkhierarkiet snus (Norconsult)

FIGUR 4.3.2: Hovedveg-
system: Eksisterende
hovedvegnett (rv, fv og kv)

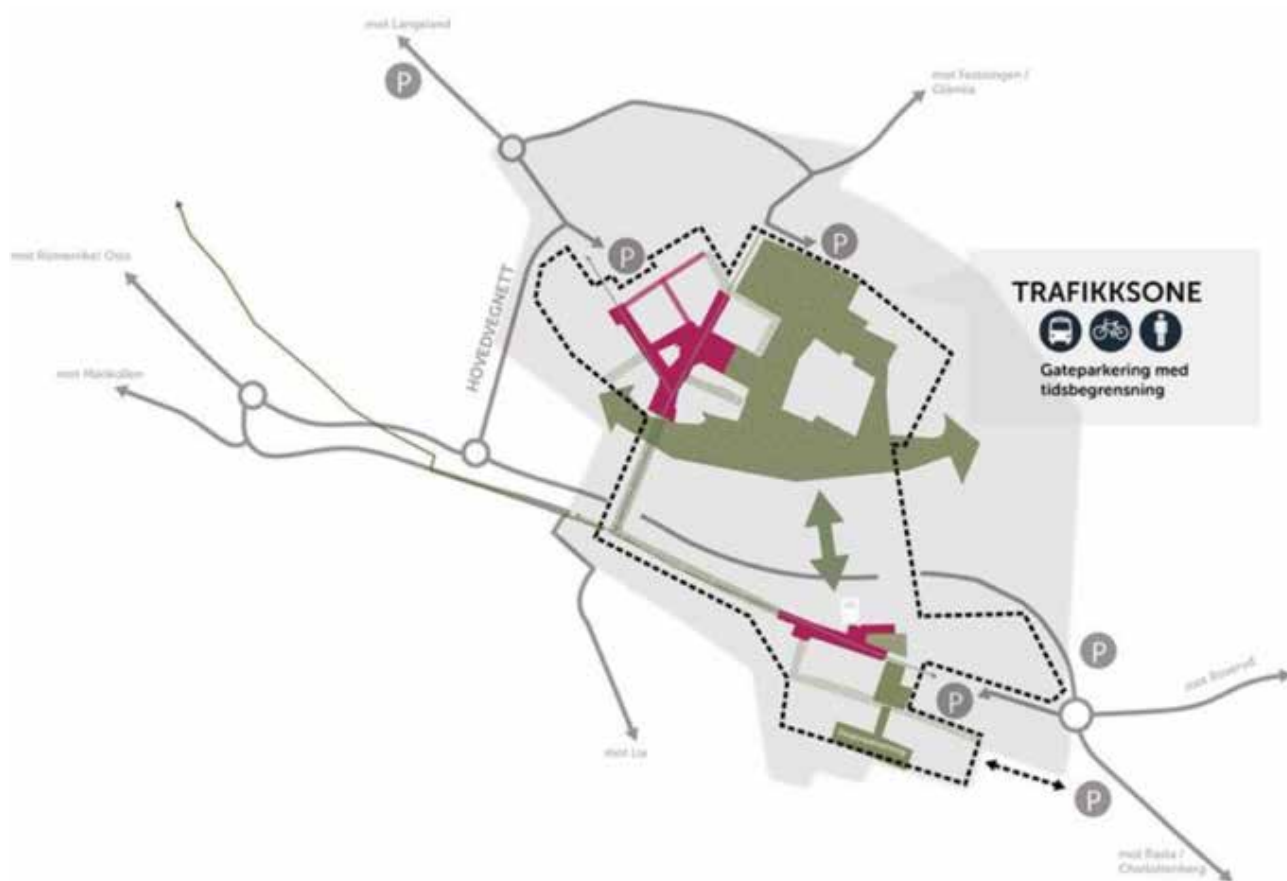
Hovedvegssystemet ligger fast. Dagens hovedvegnett vil ha tilstrekkelig kapasitet til å håndtere forventet vekst, dersom en lykkes med å få flere til å sykle, gå eller reise kollektivt. Dagens hovedvegnett legges derfor til grunn for bystrategien. Fremkommelighet for bil prioriteres på dette hovedvegssystemet, mens de sentrale gatene i sentrumsområdet utvikles til bygater der fotgjengere, syklister og kollektivtrafikk skal ha klar prioritet. Gående og syklende skal også sikres god framkommelighet langs hovedvegssystemet.

Byplankonseptet legger til grunn at hovedatkomsten med bil vestfra inn til Kongsvinger vil være langs den nye E16 på sørsiden av byen, og ikke langs fv 250. Her er vegsystemet funksjonelt og trafiksikkert. Nordfra vil hovedatkomsten være langs rv 2/E16, mens den fra Sverige vil komme som i dag langs rv 2. Det er en intensjon at unødig gjennomgangstrafikk ikke skal belaste de sentrale bygatene, men ledes på hovedgatene i ytterkant av sentrumsområdet og til strategisk anlagte parkeringsplasser i randsonen av sentrum. Etablering av Eidemsgate som åpner i 2017, vil bidra til å fullføre dette hovednettet, og avlaste biltrafikken i Storgata/Brugata.

Det er en klar målsetting at hovedtyngden av biltrafikken som krysser Glomma skal gå over Gjemselund bru. Krysset ved nordenden av brua, som er «porten» til sentrumsområdet på denne siden av Glomma bør få en mer bymessig utforming som understreker dette. På sørsiden bør det vurderes tiltak som markerer Sundehjørnet som en naturlig «inngangsport» til sentrumsområdet.

Utvikling av gode bygater i sentrumsområdene. Ved åpning av nye Eidemsgate føres hovedtyngden av biltrafikken utenfor sentrumsområdet. Dette åpner for et mer differensiert gatenett med en tydeligere prioritering av gående, syklende og kollektivreisende i det mest sentrale området i byen. Et differensiert gatenett øker også lesbarheten, strukturerer parkering og frigjør byrom til annen aktivitet.

Færre biler i gatene gir plass for buss, gående og syklende. Omprioritering av trafikkantgrupper krever omdisponering av gatearealer i sentrum. Gående og syklende må få bedre plass, og buss må sikres god framkommelighet. Dette innebærer også tiltak som begrenser unødvendig bilkjøring i og gjennom sentrumsområdet og bykjernen. Det er behov for å fastsette gatebruken gjennom en veg- og gatebruksplan.



FIGUR 4.3.4: Trafikksoner i Kongsvinger (Norconsult)

Utnytte potensial for økning i gang- og sykkeltrafikken. Ett av hovedmålene for Kongsvinger 2050 er at nullvekstmålet legges til grunn slik at veksten i persontransporten skal tas av sykkel, gange og kollektivtrafikk.

Det er gjort vurderinger av hva nullvekstmålet vil kunne bety for Kongsvinger frem mot 2040. Dersom det ikke settes i verk tiltak vil antall bilturer (bilførere og bilpassasjer), som følge av befolkningsøkningen, øke med ca. 5600 pr dag*. Dersom man skal nå målet om nullvekst i personbiltrafikken (det vil si at man holder antall bilturer konstant) vil det måtte bli en økning i reiser med andre transportmidler.

SYKLING

Den største relative endringen foreslås på sykkel, fordi Kongsvinger har en lav sykkelandel og potensialet for økning er stort. Nasjonale mål for sykkelandel er på 8 prosent for hele landet og 10 – 20 prosent i byområdene. En økning i sykkelandelen fra 5 til 9 prosent i Kongsvinger betyr en økning på vel 75 prosent i antall turer.

GÅING

Andel gåturer er foreslått økt fra 21 til 25 prosent. Det gir en økning i antall turer på snaut 20 prosent pr døgn. Dette er ikke veldig ambisiøst isolert sett. En bør imidlertid ta i betraktning at økt sykkelsatsing kan gi overgang fra gåing til sykling, og at det derfor er totalsummen av antall gang- og sykkeltureturer som er det mest interessante.

FIGUR 4.3.3	Reisemiddelfordeling 2016*	Reisemiddelfordeling 2040	Prosentvis endring i antall turer ved endret reisemiddelfordeling
Til fots	21	25	19
Sykkel	5	9	76
Kollektiv	5	7	35
Bilfører	59	51	-14
Bilpassasjer	9	7	-14
Annet	1	1	0

* Fra ca. 35 000 turer i 2016 til vel 40 000 turer i 2040



(Foto: Stig Floberghagen)

KOLLEKTIVTRANSPORT

Det gir en økning i kollektivandelen fra 5 til 7 prosent, som tilsier en økning i antall kollektivturer på rundt 35 prosent. Kongsvingers bystørrelse tilsier at det for mange vil være mer effektivt å sykle eller gå enn å ta bybussen, og det er derfor lagt inn at sykkel og gange skal ta en større andel av veksten enn kollektivtransporten. Økningen i kollektivbruken vil være interessant for å begrense de lengre bilturene, og kan bidra til å holde antall kilometer med personbiltransport konstant. Det vil også gi økt gåing til og fra holdeplasser, og dermed øke helsegevinsten. I snitt gir hver kollektivtur en gåtur på 670 meter. Kollektivtilbudet må også utvikles i lys av den forventede veksten i eldrebølgen.

Stor helsegevinst ved endret reisemiddelfordeling. Som beskrevet innledningsvis er det helsemessige gevinster ved å tilrettelegge for at flere velger å gå og sykle. En endring i reisemiddelfordeling som vist i figur 4.3.3, vil gi en årlig helsegevinst i 2040 på 223 mill kroner.

En større andel av innbyggerne skal ha korte avstander i hverdagen. Med en større andel utbygging sentralt (konseptfundament 1) og konsentrasjon av publitumsintensive funksjoner innenfor sentrumsområdet og sentrumskjernen, vil flere innbyggere få korte reiseavstander i hverdagen og bedre forutsetninger for å kunne velge alternative reisemåter til bilen. Dette fordrer god tilrettelegging av gater, med høy prioritering og fremkommelighet for gående og syklende i de sentrale områdene av byen. Det krever også god tilgang med sykkel fra hele byen.

Flere muligheter for kryssing av Glomma for gående og syklende. Glomma oppleves som en barriere for gående og syklende, og det er behov for å se på nye koblinger over Glomma.

En ny gang- og sykkelbru ved stasjonen har ligget inne i kommunens planverk i flere år. Prosessen rundt Kongsvinger 2050 har tydeliggjort at denne er et viktig strategisk grep for å legge til rette for at flere kan sykle og gå. En fremtidig kryssing fra stasjonen over mot Rådhuskvarartalet vil kople byen sammen, og bygge opp om et velfungerende knutepunkt. Gang- og sykkelbrua må være en del av det overordnede hovednett for sykkel. Forbindelsen må også bidra til å markere Kongsvinger som en by som satser på sykkel og gange. Den skal bidra til byens identitet og utformes med



[Foto: Statens vegvesen]

god arkitektur og teknologi. Det er utført et teknisk mulighetsstudium som må føres videre i et forprosjekt som grunnlag for reguleringsplan og finansiering.

Parallelt med at det jobbes med en ny gang- og sykkelbru fra stasjonsområdet må det ses nærmere på eksisterende Kongsvinger bru og løsninger for fremtidig bruk av denne. Denne brua vil, uavhengig av ny gang- og sykkelbru, fremdeles være en viktig lenke i det overordnede gang/sykelvegnettet. Det må derfor legges bedre til rette for gående og syklende over brua.

Byplankonseptet har i tillegg foreslått at det på sikt etableres to ytterligere gang- og sykkelbruer over Glomma: En som forbinder Lia/Marikollen med Gjemselund og en ved Norsenga. Sammen med Strandpromenaden og en framtidig forbindelse langs Glomma på sørsiden, vil dette skape et nettverk som knytter sentrumsområdet, boligområder, aktivitetsområder og målpunkter utenfor sentrum bedre sammen.

Kongsvinger videreføres som sykkelby. Kongsvinger har hatt status som sykkelby siden 2005. Da ble det definert et hovednett for sykkel med en tiltakspakke som har vært grunnlaget for sykkelsatsingen de siste 10 årene. Mange strekninger er bygd ut, men det gjenstår fremdeles en del lenker for å få et sammenhengende, funksjonelt og trygt sykkelvegnett. Dette arbeidet må videreføres og revideres. Skal man lykkes med å øke sykkelandelen må anlegg for syklende planlegges og dimensjoneres for vekst i sykkeltrafikken, bygges med god fremkommelighet og være sikre, trygge og forutsigbare for sykling hele året. Sykkelparkering må være lett tilgjengelig. Det må i økt grad vurderes separering av gående og syklende.

Kongsvinger skal være en gåvennlig by. Kongsvinger skal være en gåvennlig by. For å få flere gående bør det tilrettelegges bedre for dem. Veger med trafikk, store veglegg, jernbane eller naturgitte elementer som elver, er barrierer som skaper betydelige problemer for forgjengere. Forsering av slike anlegg fører ofte til lange omveger om ikke kryssingspunktene ligger i naturlige ganglinjer. Manglende lenker i nettet og lange omveger kan føre til at en velger annen transport. Gangnettet må være funksjonelt, effektivt, sammenhengende og finmasket for å være attraktivt og det må sikre fremkommelighet i hele reisekjeder. Universell utforming er en kvalitet som skal ivaretas. En gjennomgang av nettet for å identifisere manglende lenker, barriere og mulig-



[Foto:Kongsvinger kommune]

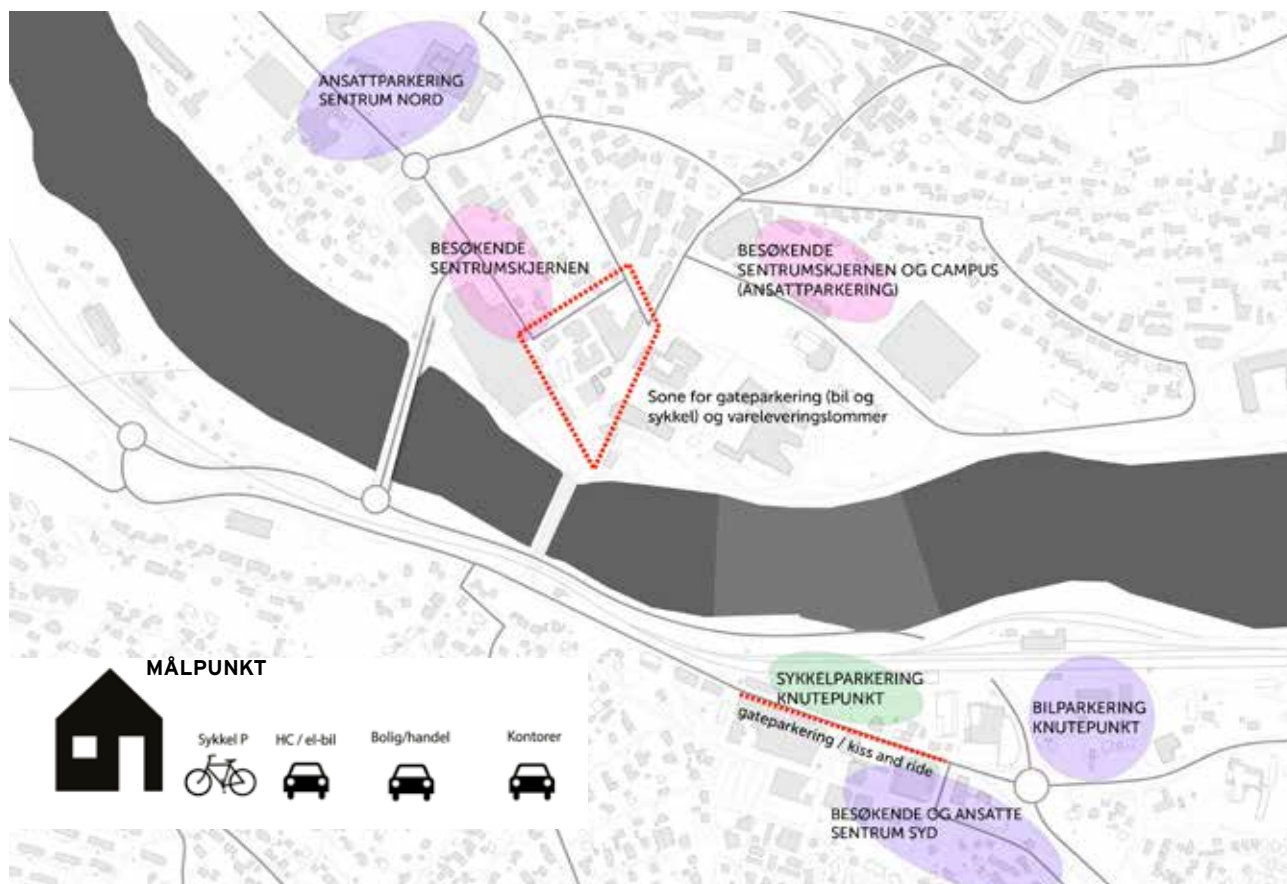
het for etablering av snarveger vil være et nødvendig grunnlag for å tilrettelegge god infrastruktur for gående som knytter de ulike delene av byen bedre sammen.

Kvaliteten i våre omgivelser har betydning for hvor vi går og hvor vi liker å oppholde oss. Byrom og møtesteder må være inviterende og oppleves som meningsfulle steder. Mange aktører har ansvar for gående og gangnettet. Det må derfor samarbeides om tiltak for å utvikle byen til å bli mer tilrettelagt for gåing. Det innebærer blant annet at det bør være gangavstand mellom daglige gjøremål og til kollektivtransport. Godt samspill mellom gående og andre trafikantgrupper er viktig for å skape et sikkert og trygt trafikkmiljø for fotgjengere. Gående bør prioriteres høyere ved utforming av trafikkanlegg.

God drift og vedlikehold av gang- og sykkelarealer er en forutsetning for at flere skal kunne velge å gå og sykle til sine daglige gjøremål. Det er avgjørende for at anleggene skal være attraktive, trafikksikre, framkommelige og tilgjengelige gjennom hele året.

Kollektivtilbudet skal være effektivt med robuste linjersom går i pendel. Et effektivt kollektivtilbud er avhengig av en fortetting langs kollektivtraseene, da dette gir grunnlag for tilbudet. Et effektivt og godt tilrettelagt kollektivsystem er nødvendig for å sikre god mobilitet i befolkningen generelt, og eldre spesielt. Det siste er viktig å ha fokus på i en situasjon med stadig flere eldre. Mer direkte linjer og ny holdeplass-struktur skal sikre kortere reisetider og økt frekvens. Kollektivtransporten skal bygge opp om Kongsvinger som regionalt knutepunkt. Gangavstand til holdeplassene for flest mulig vil fortsatt være høyt prioritert. Framtidig busstilbud skal sikre et bedre tilbud der flest bor, og i større grad være konkurransedyktig i forhold til bilen. Muligheten for et mer effektivt bybusstilbud må utredes sammen med Hedmark trafikk.

Parkeringspolitikken må bygge opp under byplanstrategien. Endring i reisemiddelfordeling og arealbruk forutsetter at parkering brukes som et virkemiddel. Parkering og parkeringspolitikk vil de kommende årene spille en viktig rolle for byutviklingen.



FIGUR 4.3.5: Prinsipper for fremtidig parkeringssituasjon (illustrasjon: Norconsult)

De mest sentrale spørsmål er:

- Hvordan kan Kongsvinger utvikle en aktiv p-politikk som balanserer behov for bil-tilgjengelighet med behov for et godt sentrumsmiljø hvor det er attraktivt å gå og sykle?
- Hvordan kan parkering brukes som et aktivt virkemiddel for å legge til rette for miljøvennlige transportformer?
- Hvordan kan vi bruke parkeringspolitikken for å bidra til å stimulere og vitalisere handel, service, kultur og økt bosetting i Kongsvinger sentrum?

Mindre biltrafikk i sentrumsområdet vil gjøre det triveligere for gående og syklende. Fortetting og transformasjon i sentrumsområdet fordrer at store deler av eksisterende parkeringsareal frigjøres til bebyggelse. Parkeringspolitikken må bygge opp under dette blant annet gjennom å bidra til mindre overflateparkering. Bilparkering må ta mindre plass og parkeringstilbudet må organiseres slik at den bidrar til mindre bilkjøring i sentrumsområdet og i sentrumskjernen spesielt. Sykkelparkeringen må få en tydeligere plass, og det må legges til rette for tilstrekkelig pendlerparkering ved stasjonen.

De parkeringspolitiske målene må være tydelig på at:

- Parkeringspolitikken skal stimulere til at veksten i persontransporten skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange
- Parkeringspolitikken skal brukes som et aktivt stimulerende virkemiddel for å få utviklet sentrumsnære arealer til byutviklingsformål.
- Parkeringspolitikken med lokalisering av parkeringsanlegg skal være et middel for å få utviklet sentrumsnære arealer til byutvikling og samtidig sikre at sentrum blir tilgjengelig for besøkende og handlende.
- Parkeringsarealene i sentrum og utviklingen av parkeringsanlegg skal ses som et virkemiddel for å få utvikling og transformasjon.

I fagnotatet om parkering (Norconsult, 2017) pekes det på utfordringer og muligheter knyttet til det videre arbeidet med parkering. En mulig løsning er skissert i figur 4.3.5. Byen er delt inn i ulike parkeringssoner og det legges opp til å betjene byen med parkeringsanlegg som knyttes til hovedvegssystemet i ytterkant av sentrumsområdet.



(Foto:Håkon Aurlien, Statens vegvesen)

Parkeringsnormene må også understøtte behovet for en fortetting og transformasjon sentralt. Følgende endringer/justeringer bør vurderes inn mot kommuneplanen:

- For alle arealformål tilrettelegges en andel av kapasiteten for lading av elbiler, og for bolig- og kontorer tilrettelegges det for lading av elsykler. Dette er viktig for å underbygge satsningen på miljøvennlig transport.
- For små tomter i bykjernen som er spesielt utfordrende å transformere, kan det vurderes å innføre en (lavere) minimumsnorm for boliger og kontorarbeidsplasser for å stimulere til at disse bygges ut. Det er imidlertid viktig at denne ikke settes så lavt at frikjøpsordningen ikke benyttes.
- Sette krav til standard på sykkelparkering (under tak mm.) samt lokalisering av disse tett opp mot innganger for arealformålene boliger (leiligheter), kontor, forretning, tjenesteyting mm. Dette er viktig for å underbygge satsningen på miljøvennlig transport.
- Lavere norm for forretning og annen publikumsrettet aktivitet da disse kan endre bruk over tid.
- Det bør vurderes en lavere p-norm da gjeldende p-norm ligger høyere enn sammenlignbare byer.
- Det bør ses nærmere på en kombinasjon av minimums- og maksimumsnormer.

Kongsvinger 2050 må følges opp av en parkeringsstrategi som tydeliggjør hvilken rolle parkering og parkeringspolitikken kan spille for å nå bystrategiens målsettinger. For å sikre nødvendig forankring og gjennomføring i ettertid er det viktig at både kommunen, utbyggere, eiendomsbesittere og handelsstanden deltar i arbeidet. Kommunen eier bare 30 prosent av parkeringsplassene i sentrum, noe som viser at det er nødvendig å ha med andre aktører i dette arbeidet.



[Foto: Statens vegvesen]

4.4 BYPLANKONSEPT: BYEN OG SENTRUM

Sentrale veivalg. Målene som er satt og konseptet for utvikling av byen og sentrum medfører at byen står ovenfor noen grunnleggende veivalg for å møte hovedutfordringene. Disse er knyttet til:

- Lokalisering av boliger, handel og arbeidsplasser
- Trafikk og reisevaner, flere skal gå sykle og reise kollektivt
- Et sentrum med byliv

Lokalisering av boliger, handel og arbeidsplasser. Det er stort potensiale for fortetting og transformasjon sentralt i Kongsvinger by og en større andel av framtidige boliger, handel og arbeidsplasser kan lokaliseres sentralt hvis man setter fokus på kompakt byutvikling. Dette er en grunnleggende forutsetning for endringer i framtidens reisevaner. At flere bor og jobber sentralt i byen gir økt kundegrunnlag for forretninger, bevertning og service. Større konsentrasjon av målpunkter som handel og arbeidsplasser i sentrum gjør det også lettere å betjene disse kollektivt.

Trafikk og reisevaner, flere skal gå, sykle og reise kollektivt. Det er et stort potensial for å øke delen som sykler og går i Kongsvinger. Dette krever endringer i arealbruken som beskrevet i forrige punkt og tiltak som sikrer et bedre og tryggere reisetilbud. I de sentrale områdene av byen krever dette omprioritering av gatearealer. Glomma oppleves som en stor barriere for gående og syklende, og nye forbindelser over Glomma vil gi en stor forbedring av kommunikasjonsmulighetene på tvers av byen. Potensialet for å forbedre kollektivtilbudet i byen er også stort. Et effektivt og pålitelig kollektivtilbud med kortere reisetider enn dagens tilbud er avgjørende for at flere skal velge denne reisemåten. Fortettes byen vil dette gjøre at flere får kort avstand til holdeplassene.

Et sentrum med byliv. Dagens spredning av handel og sentrumsfunksjoner gjør det svært vanskelig å utvikle et attraktivt og levende sentrumsområde med høy tetthet av handel-, service og opplevelsestilbud. At arealene i tillegg er delt på hver side av Glomma gjør utgangspunktet enda dårligere. For å få et levende sentrumsområde er det en forutsetning at en sentrumskjerne prioriteres for utvikling av typiske sentrumsfunksjoner. En konsentrasjon av tilbud gir høyere aktivitet innenfor et mindre område, og bedre vilkår for endret reisemiddelfordeling.

HVA SIER KONSEPTET FOR BYEN?

Med basis i medvirkningsprosessen og de strategiske grepene er det utarbeidet et byplankonsept som er vist på de to neste sidene. Det er ett konsept for utvikling av byen og ett for sentrum. Det understrekes at dette er konseptuelle kart som formidler noen overordnende prinsipper for utvikling av byen og sentrum.

TRAFIKK OG MOBILITET

Hovedvegssystem. Dagens hovedvegssystem ligger fast. Framkommelighet for bil prioriteres på dette hovedvegssystemet, mens de sentrale gatene i sentrumsområdet utvikles til bygater der fotgjengere, syklistene og kollektivtrafikk skal ha klar prioritet. Gående og syklende skal allikevel sikre god framkommelighet langs hovedvegssystemet. Større P-anlegg tilknyttes hovedvegssystemet ved viktige innfartsårer til sentrum.

Buss - prioritert linje. Ny prioritert busslinje med høy frekvens og kort reisetid. Målet er at linjen skal dekke 70 prosent av boligene og betjene sentrum, knutepunkt og andre viktige målpunkt.

Buss - supplerende linje. Skal betjene boligområder som ikke dekkes av den prioriterte busslinjen. Skal også utvikles som en robust kollektivlinje med høy frekvens og kort reisetid

Nettverk for gående og syklende. Et hovednett for sykkel danner sammen med tre nye gang- og sykkelbruer og strandpromenaden ryggraden i nettverket. Nettverket knytter sentrumsområdet, boligområder og målpunkter utenfor sentrum tettere sammen.

Jernbane og knutepunkt. Kongsvinger stasjon utvikles som et sterkt og funksjonelt regionalt kollektivknutepunkt, med god tilrettelegging for sykkel- og innfartsparkering.

AREALBRUK

Byområde og markagrense. Det etableres en markagrense. Vekst og utbygging skal i hovedsak skje innenfor denne grensen, i dagens byområde. Det er store ledige arealer både i og i tilknytning til sentrum som er egnet for fortetting og transformasjon.

Sentrumsområdet, sentrumskjernen og knutepunktet. Området der hvor arbeidsplasser, utdanning, service/tjenester, kulturinstitusjoner og annen publikumsintensiv virksomhet skal lokaliseres. Sentrumsområdet styrkes med urbane boliger gjennom fortetting og transformasjon. Sentrumshandel konsentreres i sentrumskjernen og rundt knutepunktet. Gater og byrom i disse områdene utformes på gående og sykkelens premisser og bygningenes fasader i 1. etasje skal være åpne og har inngangspartier mot gaten.

Festningen og Øvrebyen. Festningen og Øvrebyen videreutvikles som synlige og attraktive identitetsmarkører og brukes aktivt for å styrke byens kvalitet, særpreg og identitet. Strategien for Festningsgavnen videreføres for å knytte Festningen og Øvrebyen visuelt og funksjonelt sterkere til sentrum.

Grønne områder i byen. Langs prioriterte gang-sykkelforbindelser styrkes og videreutvikles eksisterende grønne områder tilrettelagt for friluftsliv og aktivitet. Det foreslås etablert nye områder for rekreasjon ved nye broforbindelser. Strandpromenaden på nordsiden forlenges til Sæter. En forbindelse langs elva på sørsiden utvikles med en god kobling mot Vingersnoret.

Boligutvikling utenfor sentrum

Utenfor sentrumsområdet konsentreres utbygging av nye boliger til større utviklingsområder ved Nedre Marikollen, Holtberget, Lensmannstomta og Holt. En eventuell utbygging av boliger på Gjemselund må avveies opp mot behovet for aktivitetsområder knyttet til idretten. Helhetlig utvikling av disse arealene gir mulighet for gode felles uteområder for boligene. I et langsiktig perspektiv kan også områder videre vestover mot Langeland vurderes for boligutvikling samt Norsenga. I tillegg ligger det en rekke muligheter for fortetting i eksisterende boligområder som bør utnyttes.

Bydelsentra. Skolenes funksjon som nærmiljøsentre og møteplass i bydelene styrkes og det bør være rom for nærhandel i de ulike bydelene.

Industri/lager/logistikk/plasskrevende varer. æringsområdene langs E16 og langs Rv 2 på Rasta videreutvikles. I disse områdene lokaliseres bedrifter innen lager, logistikk mm som har behov for god tilknytning til vegnettet, samt forretninger med plasskrevende varer (biler/båter, trelast/byggevare, hagesenter). Føsker-Klætta og SIVA viderutvikles som industriområde.





HVA SIER KONSEPTET FOR SENTRUM?

TRAFIKK OG MOBILITET

Gatesystemet. For å styrke sentrum differensieres gatenettet mer enn i dag. Gatene rundt Rådhusplassen og Stasjonstorget utvikles som bygater med prioritering av fotgjengere, syklist og kollektivtrafikk. Biltrafikken ledes i stor grad til det overordnede vegnettet og til strategisk anlagte parkeringsplasser i randsonen av sentrum. Krysset på nordenden av Gjemselund bru gis en mer bymessig utforming for å markere møtet med sentrum. Sundehjørnet gis en markering som den naturlige inngangsporten til sentrum på sydsiden.

Prioriterte gang- og sykkelforbindelser. De trafikale forholdene skal sikre god og trygg tilgjengelighet for gående og syklende i hele sentrumsområdet. Enkelte forbindelser prioriteres for å sikre god kobling, særlig mellom sentrumskjerner, knutepunkt og campusområde, og mellom disse og de omkringliggende områder. Ny gang- og sykkelbro fra knutepunktet til campusområdet styrker forbindelsene på tvers av byen.

Strandpromenaden videreutvikles som en grønn turveg på nordsiden av Glomma. På sikt bør det også utvikles en forbindelse langs Glomma på sørsiden.

«Grønne gater og forbindelser». Overordnet grønnstruktur samordnes med sentrale gang- og sykkelforbindelser for å bidra til å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle.

P-anlegg og gateparkering. Parkering konsentreres til flere kompakte P-anlegg knyttet opp til hovedvegsystemet. Ansattparkering legges i ytterkant av sentrumsområdet. I tilknytning til sentrumskjernen tilrettelegges det for gateparkering med hyppig sirkulasjon for å tilrettelegge for handlende.

Kollektivtrafikk. Stasjonen og Rådhuset utvikles som sentrale holdeplasser for bybussen, og bussens sikres god framkommelighet i Glommengata, over Kongsvinger bru og i Storgata. Stasjonsområdet utvikles til en fullverdig kollektivterminal med et godt parkeringstilbud for pendlere.

AREALBRUK

Sentrumskjernen og knutepunktet. Handel, utenom dagligvarer og plasskrevende varer, konsentreres innenfor disse to områdene, med sentrumskjernen som hovedsatsingsområde for sentrumsaktiviteter. I sentrumskjernen og rundt knutepunktet stilles det krav om publikumsrettede funksjoner på gateplan og aktive fasader langs de viktigste bygatene. Aktive førsteetasjer som henvender seg mot gatene vil gi et mer handelsvennlig miljø med bevegelse i gatene. Innsnevret handelsområde og krav til aktive førsteetasjer skal bidra til å revitalisere og styrke handelen i Kongsvinger sentrum, slik at den blir mer konkurransedyktig.

Ny handel/service/servering. I tilknytning til sentrumskjernen er det stort potensial for å innpasse ny handelsvirksomhet eller annen publikumsrettet aktivitet både i eksisterende og nye bygninger. Bare i 1. etasje er det 5000-6000 m². I det tidligere servicetorget til Kongsvinger kommune, ved tomten vest for Kongsvinger bru og i Haugekvartalet bør det innpasses større forretninger/"ankerbutikker" som bidrar til å trekke handlende til sentrumsområdet.

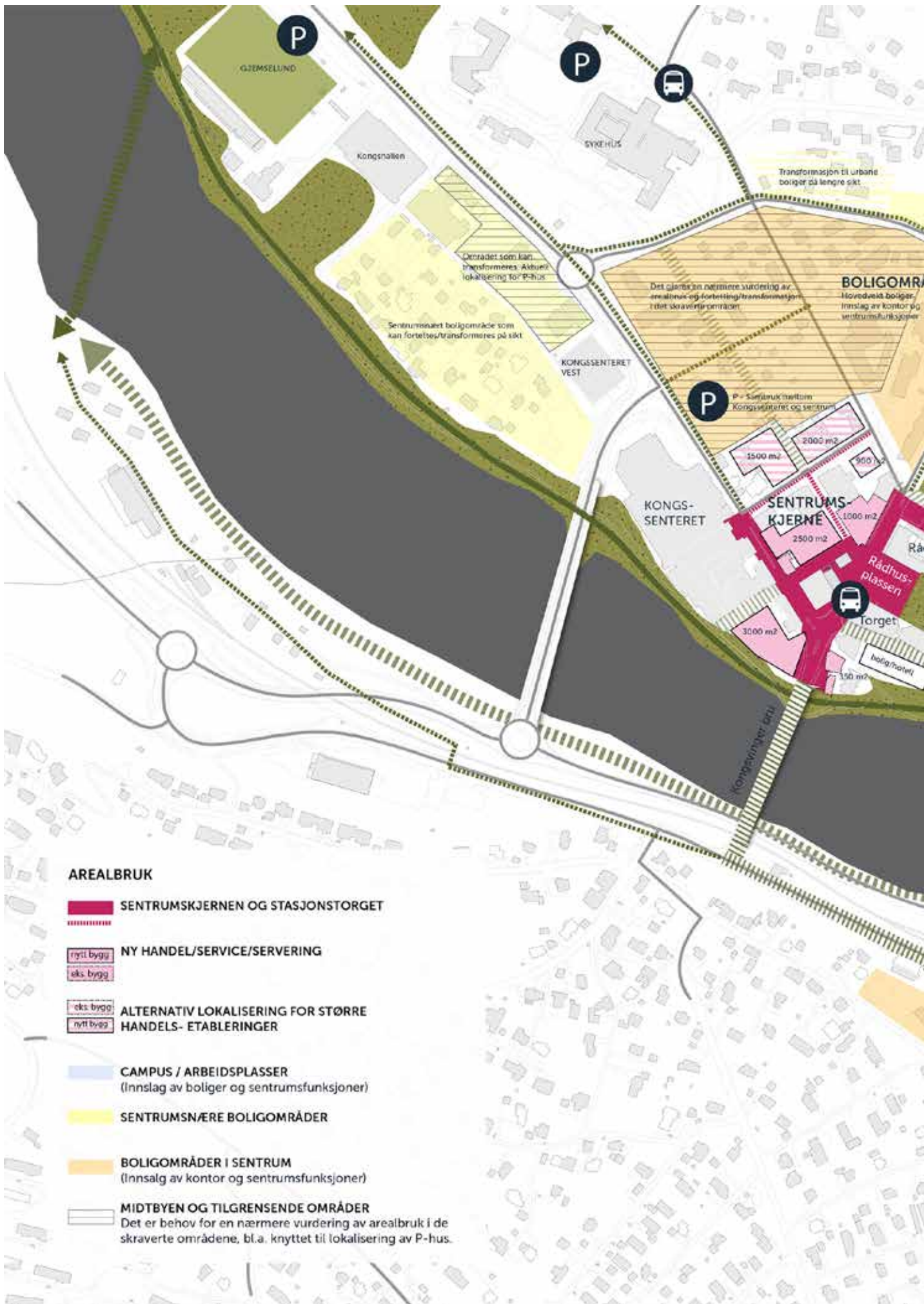
Rådhuskvartalet. Rådhuskvartalet med tilliggende funksjoner som bibliotek og Scene U styrkes som et regionalt kulturelt tyngdepunkt.

Alternativ lokalisering for større handels-etableringer. Tomter tilknyttet sentrumskjernen, der det er rom for at større handelskonsepter etableres, kan vurderes, hvis det kan dokumenteres at det ikke er plass eller ønskelig å innpasse disse i de sentrale områder av bykjernen. Det er potensial for 4000-5000 m² handelsareal.

Campus. Campusområde skal huse undervisningsinstitusjoner, kontorarbeidsplasser og kunnskapsbedrifter, og ha god tilknytning til sentrumsområde på begge sider av Glomma. Det bør også ses på muligheten for å innpasse studentleiligheter innenfor dette området.

Kunnskapsintensive bedrifter. Kunnskapsintensive bedrifter konsentreres innenfor sentrumsområde, med utviklingsområdet rundt knutepunktet som hovedsatsingsområdet. Ny gang- og sykkelbro skal bygge opp under en «kunnskapsakse» mellom Campus og området rundt knutepunktet.

Midtbyen og tilgrensende områder. Det gjøres en nærmere vurdering av arealbruk og fortetting/transformasjon i det skraverte området.



AREALBRUK

SENTRUMSKJERNEN OG STASJONSTORGET

NY HANDEL/SERVICE/SERVERING

eks. bygg

ALTERNATIV LOKALISERING FOR STØRRE HANDELS- ETABLERINGER

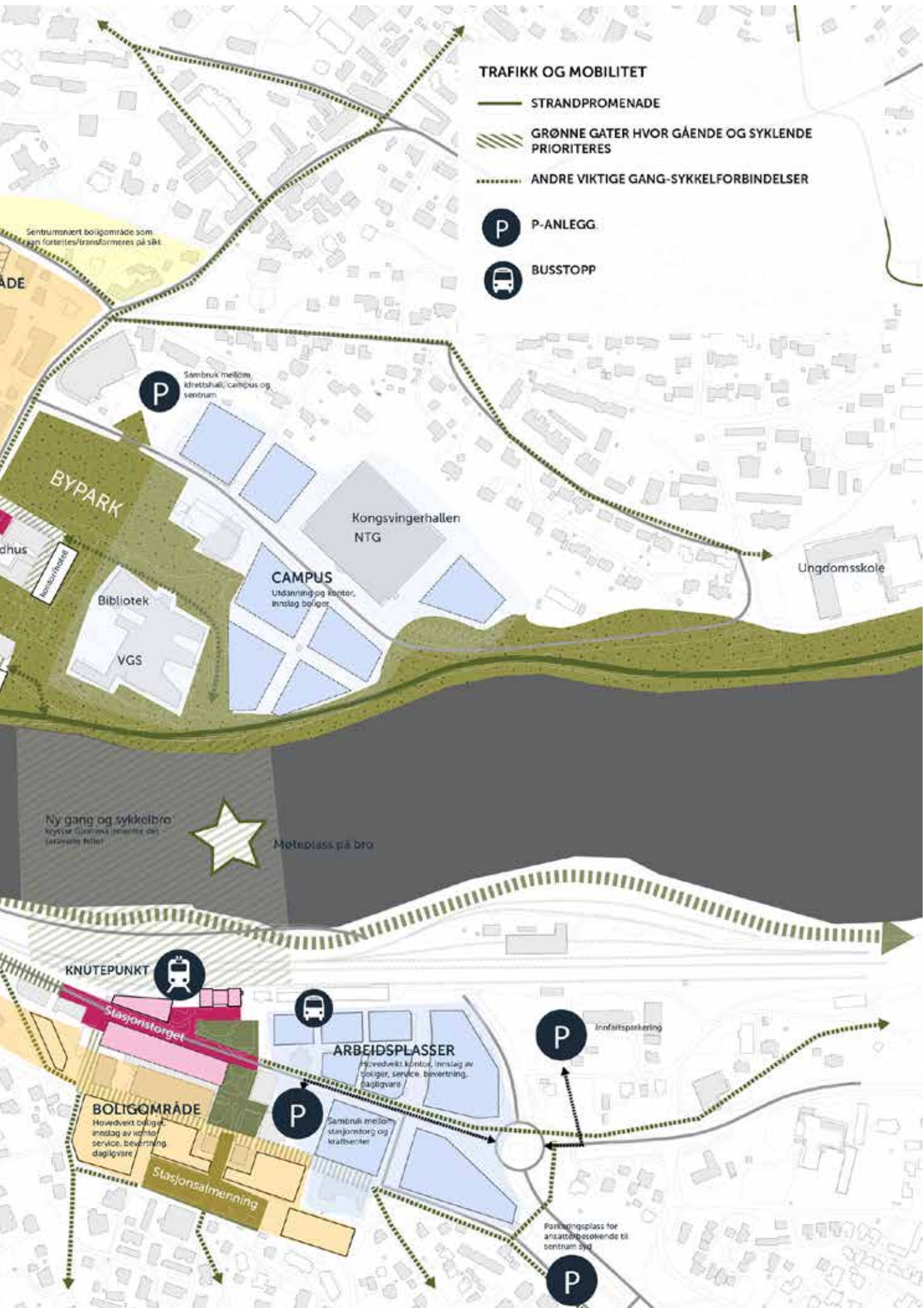
nytt bygg

CAMPUS / ARBEIDSPLASSER
(Innslag av boliger og sentrumsfunksjoner)

SENTRUMSNÆRE BOLIGOMRÅDER

BOLIGOMRÅDER I SENTRUM
(Innslag av kontor og sentrumsfunksjoner)

MIDTBYEN OG TILGRENSENDE OMRÅDER
Det er behov for en nærmere vurdering av arealbruk i de skraverte områdene, bl.a. knyttet til lokalisering av P-hus.



TRAFIKK OG MOBILITET

-  STRANDPROMENADE
-  GRØNNE GATER HVOR GÅENDE OG SYKLENDE PRIORITERES
-  ANDRE VIKTIGE GANG-SYKKELFORBINDELSER
-  P-ANLEGG
-  BUSSTOPP

Sentrumsnært boligområde som kan fortettes/transformeres på sikt

Sambruk mellom idrettshall, campus og sentrum

BY-PARK

Kongsvingerhallen NTG

CAMPUS
Utdanning og kontor, innslag boliger

Ungdomsskole

Bibliotek
VGS

Nytt gang og sykkelbro
Krysser Glomma (nærmer det laveste feltet)

Møteplass på bro

KNUTEPUNKT

Stasjonsstorget

ARBEIDSPASSER
Hovedvekt kontor, innslag av boliger, service, bevertning, dagligvare

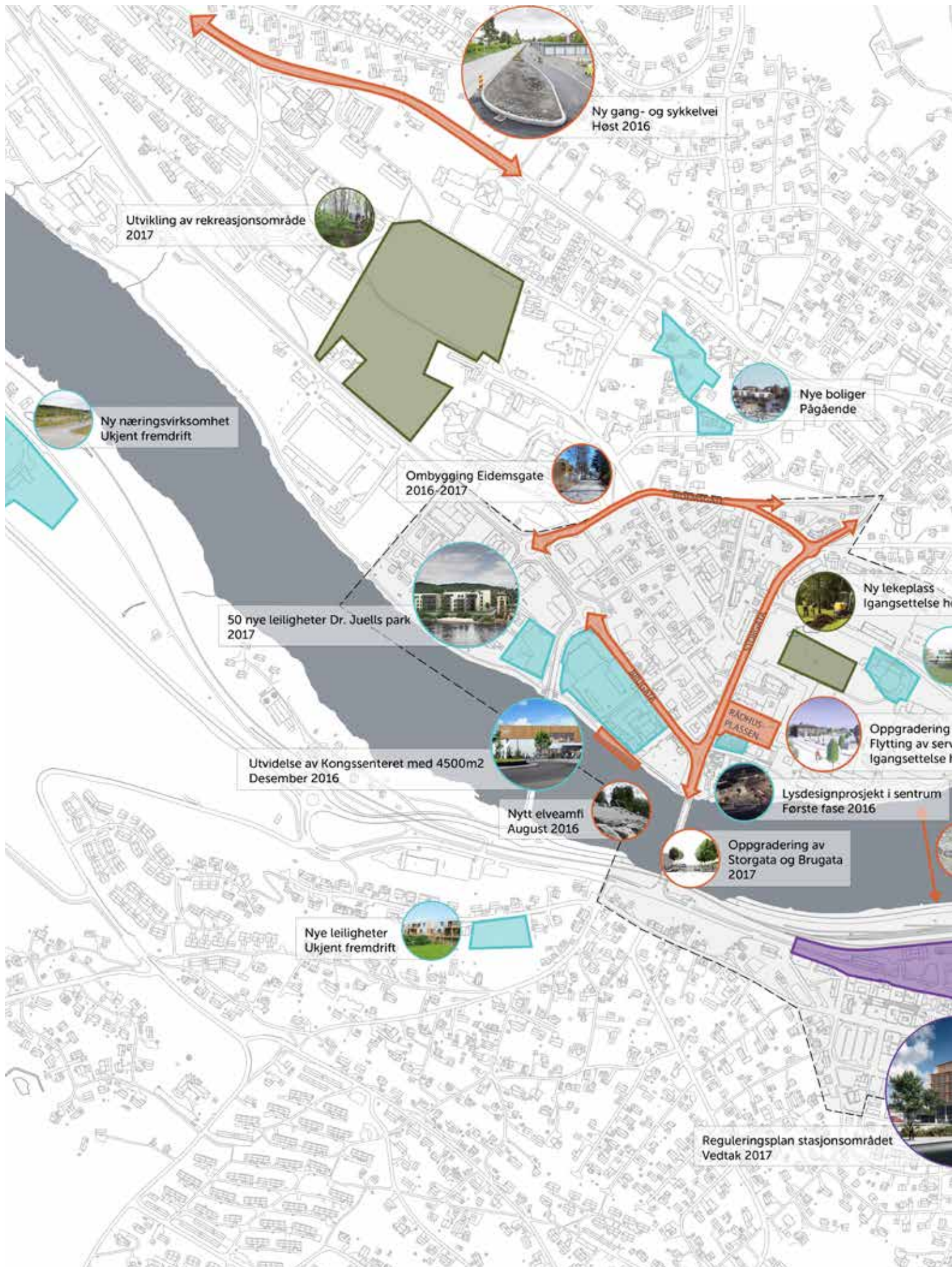
BOLIGOMRÅDE
Hovedvekt boliger, innslag av kontor, service, bevertning, dagligvare

Stasjonsalmerning

Sambruk mellom stasjonsborg og kraftverk

Innsatsparkering

Parkeringsplass for ansatte/besøkende til sentrum syd





5 Handlingsprogram

Følgende oversikt viser aktuelle tiltak, planer og prosesser. Kortsiktige tiltak omfatter perioden 2018-2021 som er sentrale for å følge opp strategien. Langsiktige tiltak gjelder for perioden etter 2021. Aktuelle tiltak vil bli konkretisert i videre arbeid. Samarbeidspartene har ulike ansvar og roller i de ulike tiltakene.

Oversikten er ikke uttømmende, og revideres sammen med samarbeidsavtalen (kapittel 6). Realisering av fysiske infrastrukturtiltak er avhengig av forankring og prioritering i kommende handlingsplaner og budsjetter.

For gjennomføring av tiltak tas det forbehold om finansiering og prioritering.

FIGUR 5.1 Pågående tiltak i Kongsvinger(Norconsult)

PLANLEGGINGSOPPGAVER

Nr	Beskrivelse av tiltaket	2018-2022	Fra 2023	Ansvar
Kommuneplan				
1	Revidere kommuneplanens arealdel i lys av Kongsvinger 2050 og innarbeide de strategiske grepene og fundamentene i samfunn- og arealdel. - Parkeringsnormer og normer for uteoppholdsarealer. Revidere parkeringsnormene og MUA i kommuneplanen. P-normene må stimulere til foretting sentralt, begrense biltrafikk og legge til rette for økt bruk av sykkel. - Næringsområder. Innarbeide tydelige bestemmelser i kommuneplanens arealdel om «rett næringsvirksomhet på rett plass» (ABC-prinsippet). - Vurder bestemmelser knyttet til boligkvalitet. - Gjennomfør konkrete studier av tomter og utbyggingsmuligheter i sentrum og sentrumsnært.	x		KK
2	Boligplan. Utvikle en helhetlig boligplan som grunnlag for å sikre en boligpolitikk som møter utfordringene og stimulerer til sentral boligbygging. Planen skal også definere kommunens rolle og samarbeid med private i dagens og fremtidens boligutvikling.	x		KK

Reguleringsplaner

3	Reguleringsplan Midtbyen. Utarbeide reguleringsplan for Midtbyen for å legge rammer for videre utvikling og avklare blant annet fortetningspotensialet, områdekvalitet, bevaringshensyn og gatestruktur.	x		KK
4	Reguleringsplan Stasjonsområdet. Utarbeide reguleringsplanen for Stasjonsområdet for å etablere en funksjonell kollektivterminal og legge ramme for en bymessig utvikling av området.	x		KK, SVV, Hfk
5	Øvrebyen. • Igangsette et utredningsarbeid koblet til kommuneplanen for å utvikle lokale retningslinjer knyttet til arbeidet i NB-registeret som grunnlag for detaljerte kjøreregler på reguleringsnivå • Utarbeide reguleringsplan for Øvrebyen	x	x	KK
6	Reguleringsplan for Stasjonssida. Tilrettelegge for fortetting og transformasjon i tråd med Kongsvinger 2050. I forkant av planen gjennomføres et mulighetsstudium/parallelloppdrag.	x		KK
7	Planinnsats. Øke planinnsatsen for mer boligbygging i sentrum og sentrumsnære arealer.	x	x	KK

Temaplaner

8	Plan for hovedsykkelvegnett. Planen er fra 2005, denne revideres og nytt hovednett fastsettes, og ny tiltaksplan utarbeides. Ny gang- og sykkelforbindelser over Glomma er sentralt.	x		KK, SVV, Hfk
9	Veg- og gatebruksplan. Utarbeide en veg- og gatebruksplan som fastlegger veg- og gatebruken for å bygge opp om strategiene i Kongsvinger 2050, herunder prioritering av gående og syklende i sentrum og fremkommelighet for bil og kollektivtransport.	x		KK, SVV, Hfk
10	Handlingsplan gåing. Utarbeide en handlingsplan for tilrettelegging for gående. Planen bør ta utgangspunkt i Nasjonal Gåstrategi.	x		KK, SVV, Hfk
11	Byrom Utarbeide handlingsplan for byrom som grunnlag for prioritering og opprustning av ett byrom i året.	x		KK

UTREDNINGER				
Nr	Beskrivelse av tiltaket	2018-2022	Fra 2023	Ansvar
Analysér				
12	Fortettingsanalyse. Gjennomføre en fortettingsanalyse for hele sentrumsområdet som grunnlag for å fastsette rammer for høyder, utnyttelsesgrad, struktur og virkninger av disse. De ulike områdene vil ha ulik tåleevne med tanke på høyder.	x		KK
13	Bybussruter. Utrede mulighetene for å skape robuste og gode bybusslinjer som sikrer økt frekvens og større grad av pendellinjer. Samarbeid med Hedmark trafikk.	x		Hfk, KK, SWV
Mulighetsstudier				
14	Holt og Lensmannstomta. Gjennomføre mulighetsstudie for å se på mulighetene til å transformere områdene til boligutvikling.	x		KK
15	Langeland næringsområde. Gjennomføre en mulighetsstudie for å se på transformasjon av området.		x	KK
16	Nordsenga. Gjennomføre en mulighetsstudie for å se på transformasjon av området			
Gang og sykkelforbindelser				
17	Ny gang- og sykkelforbindelse over Glomma fra stasjonsområdet. Gjennomføre forprosjekt, utarbeide reguleringsplan og avklare finansiering.	x		SWV, KK, Hfk
18	Kongsvinger bru. Utrede status, muligheter og avklare framtidig bruk for Kongsvinger bru. Dette må ses i sammenheng med tiltak om veg- og gatebruksplan	x		SWV, KK, Hfk
19	Snarveier. Kartlegge og etablere snarveger for gående.	x		KK
20	Manglende ganglenker. Kartlegge og etablere manglende lenker.	x		KK
21	Nye gang/sykelbruer ved Norsenga og Gjemselund		x	KK, SWV, Hfk
Fakta grunnlag				
22	Reisevaneundersøkelser. Gjennomføre reisevaneundersøkelser for å følge opp mål om reisemiddelfordeling.	x	x	SWV, KK
23	Trafikktellinger. Følge utviklingen av trafikksituasjonen på Kongsvinger med kontinuerlig tellinger av trafikk (ÅDT) på gitte punkt.	x	x	SWV, KK
Kommunale eiendommer				
24	Nærmiljøanlegg. Ferdigstille nærmiljøanlegget på Vennersberg skole Ferdigstille nærmiljøanlegg på Langeland og Marikollen skole.	x	x	KK
25	Kommunal eiendomsutvikling. Vurdere hvordan kommunen som eiendomsutvikler kan ta et aktivt grep for å erverve næringsarealer og boligarealer (både for styring og å kunne tilby tilgjengelige arealer raskt).	x		KK

UTBYGGINGSPROSJEKTER				
Nr	Beskrivelse av tiltaket	2018-2021	Fra 2022	Ansvar
Større prosjekter				
26	Storgata Ruste opp Storgata til ei moderne bygata. Planarbeidet har startet.	x		SVV, Hfk
27	Brugata Ruste opp Brugata til ei moderne bygata. Planarbeidet har startet.	x		SVV, Hfk
28	Kollektivknutepunkt Opparbeide et funksjonelt kollektivknutepunkt. Avventer reguleringsplan.	x		SVV, Hfk, KK, Eksterne
29	Stasjonsområdet. Igangsette første byggetrinn på Stasjonsområdet. Tiltak som ikke er startet	x		Eksterne
30	Gang- og sykkelveg. Bygge ut manglende gang- og sykkelveger. For eksempel langs Rv 2 fra Bunnpris til Sundehjørnet, Fv 250 Osloveien, Fv 395 Kongeveien, Fv 391 Bæreiaveien.	x		SVV, Hfk
31	Arbeide for å få realisert ny gang/sykkelbru over Glomma fra stasjonen. Etablere ny gang- og sykkelforbindelse over Glomma ved stasjonen. Brua er en viktig del av hovednettet for sykkel og en del av tilbudet langs riksvei.		x	SVV, KK, Hfk
32	Gang- og sykkel. Vurdere mulighetene til å gå/sykle langs Glomma på sørsiden (Strandpromenade).		x	KK

Mindre tiltak				
33	Skilting. Lage en plan for skilting av ruter for gående og syklende.	x		SVV, KK
34	Tellepunkt sykkel. Etablere elektroniske tellepunkter for sykkel.	x		SVV, KK
35	Tellepunkt gange. Etablere elektroniske tellepunkter for gående.		x	SVV, KK
36	Sykkelparkering. Etablere sykkelparkering ved sentrale målpunkt.	x		SVV, KK
37	Holdeplasser buss. Systematisk oppgradering av holdeplasser for buss (f.eks. Kirketorget og Rådhuset).	x		SVV, Hfk, KK

SAMARBEID OG KOMMUNIKASJON				
Nr	Beskrivelse av tiltaket	2018-2021	Fra 2022	Ansvar
38	Transformasjonsområder. Etablere offentlig/privatsamarbeid om transformasjonsområder i forkant av mulighetsstudier/utredninger.	x		KK
39	Informasjonskampanje. Informasjon og holdningsskapende arbeid for å få flere til å gå og sykle.	x		KK, SVV
40	Drift og vedlikehold. God drift og vedlikehold av gangarealer er en forutsetning for at flere skal kunne velge å gå til sine daglige gjøremål. Det er avgjørende for at anleggene skal være attraktive, trafiksikre, framkommelige og tilgjengelige gjennom hele året. Gjennomgå rutiner og samarbeid for å bedre drift og vedlikehold gjennom hele året. Initiere samarbeidsprosjekt.	x		KK, SVV, Hfk

6 Samarbeidsavtale

4-årig samarbeidsavtale om areal- og transportutviklingen i Kongsvinger by
01.01.2018 – 31.12.2021

1. PARTER

- Kongsvinger kommune
- Statens vegvesen
- Hedmark fylkeskommune
- Byen Vår Kongsvinger

Dersom partene er enige om det, kan Bane Nor, andre kommuner i Kongsvinger-regionen samt Fylkesmannen i Hedmark inviteres til å slutte seg til avtalen.

2. BAKGRUNN FOR AVTALEN

Kongsvinger by skal styrkes som regionens kommersielle og kulturelle tyngdepunkt med et bredt og variert tilbud av arbeidsplasser, boliger, handel, kultur, opplevelser og offentlig og privat tjenesteyting. Byen skal gjøres enda mer attraktiv for bosatte, næringsliv og besøkende.

Transportsystemet skal være miljøvennlig, trafikksikkert og legge til rette for at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Framtidsbildet: *Kongsvinger 2050 – En levende og miljøvennlig by med sterk identitet. Byen gir grunnlag for høy livskvalitet.*

For å realisere framtidssbilde kreves innsats fra flere aktører og en samordning av areal- og transportpolitikken. Samarbeidet om areal- og transportutviklingen i Kongsvinger er tjent med:

- Et felles grep på utviklingen
- Langsiktig politikk som grunnlag for prioritering av kortsiktige tiltak
- Samordning av forvaltningsnivåenes planer og tiltak for å sikre helhetlige løsninger og økt forutsigbarhet

For å stake ut en langsiktig kurs har Kongsvinger kommune, Statens vegvesen, Hedmark fylkeskommune og Byen vår Kongsvinger gjennomført samarbeidsprosjektet Kongsvinger 2050. Fokuset har vært en samordning av areal- og transportpolitikken, som er nøkkelen for oppnå ønsket byutvikling, der attraktivitet, tilgjengelighet og god folkehelse er noen av de ønskede kvalitetene.

Prosessen har munnet ut i Bystrategien, Kongsvinger 2050 (datert, xx.xx.2017). Bystrategien legger overordnede rammer og føringer for byutvikling, arealbruk og transportsystem fremover.

Byutvikling er et langsiktig arbeid. For å videreføre arbeidet har partene inngått en samarbeidsavtale som skal sikre den videre oppfølgingen av den jobben som nå er gjort.

3. HOVEDPRINSIPP FOR SAMARBEIDET

Partene i denne avtalen inngår i et langsiktig samarbeid om en helhetlig utvikling av Kongsvinger som en mer attraktiv og miljøvennlig by og regionsenter. Samarbeidet skal bidra til en samordnet areal- og transportutvikling for Kongsvinger by som følger opp både lokale, regionale og nasjonale mål.

Som grunnlag for samarbeidet gjelder:

Nasjonale mål og føringer definert i statlige forventninger til regionale og kommunal planlegging og statlige planretningslinjer:

- Nasjonale mål og forutsetninger definert i den til enhver tid gjeldende Nasjonal Transportplan (NTP)
- Regional planstrategi for Hedmark
- Kommuneplanen for Kongsvinger
- Regional samferdselsplan for Hedmark
- Strategi for fremtidig byutvikling i Kongsvinger, vedtatt mai 2017

Gjennom samarbeidet skal partene bidra til å sikre god dialog og godt kunnskapsbasert beslutningsgrunnlag for folkevalgte i kommunen og fylkeskommunen samt andre berørte myndigheter eller sektorer. Dette er viktig for å bidra til mer helhetlige løsninger og større gjennomføringskraft enn i dag.

Samarbeidet under denne avtalen baserer seg på følgende prinsipper:

- Samarbeidet er mellom selvstendige og likeverdige parter
- Samarbeidsorganet har ikke formell beslutningsmyndighet
- Konsensus legges til grunn for faglige anbefalinger og tilrådinger
- Der enighet ikke oppnås, håndteres sakene gjennom avtalepartenes ordinære organer
- Samarbeidspartene skal stille relevante faglige ressurser til rådighet for prosjektarbeidet innenfor sine sektorer og fagområder. Arbeidsomfang skal avtales særskilt
- Forslag til konkrete planer og tiltak som tilrådes og utarbeides under dette samarbeidet, skal bygge opp under mål som er definert under denne avtalens punkt

4. MÅL FOR SAMARBEIDET

Hovedmålet for samarbeidet knyttet til denne avtalen er å bidra til å gjøre Kongsvinger til en levende og miljøvennlig by med sterk identitet gjennom virkemidler knyttet til arealbruk og transport.

Det er utviklet tre hovedmål som definerer dette:

1. Kongsvinger er en mer kompakt by med korte avstander mellom daglige gjøremål
2. Kongsvinger har et levende og urbant sentrum, med høy kvalitet i det offentlige rom
3. Det er attraktivt å gå og sykle i Kongsvinger by. Veksten i persontransport tas av sykkel, gange og kollektivtransport

5. OPPGAVER

Målene for areal- og transportutviklingen er langsiktige, men utviklingen må skje trinnvis. For å opprettholde motivasjonen og samarbeidet i byen er det viktig at det sørges gjennomføring av tiltak som viser at det stadig skjer forbedringer.

Samarbeidet skal blant annet omfatte:

- Iverksette tiltak som følge av strategiplanen, herunder bl.a. gatebruksplan, parkeringsstrategi, løsninger for kollektivtransport, sykkel og gange
- Grunnlag for byutviklingsprosjekt og – tiltak (boligutvikling, omforming, bevaring, grøntstrukturer)
- Iverksette ulike utredningsoppgaver
- Grunnlag for revisjon av kommuneplanen for Kongsvinger
- Grunnlag for revisjon av det statlige og fylkeskommunale handlingsprogrammet
- Kommunikasjon og formidling
- Arena for samordning særlig mellom forvaltningsnivåenes planer og tiltak for å sikre helhetlige løsninger og økt gjennomføring

6. ORGANISERING

Det opprettes en styringsgruppe for koordinering og oppfølging av strategien med representanter fra hver av partene Kongsvinger kommune, Byen Vår Kongsvinger, Statens vegvesen og Hedmark fylkeskommune. Kommunen betraktes som hovedeier for arbeidet, men alle partene betraktes som likeverdige. Styringsgruppen skal ledes av ordfører. En representant fra opposisjonen skal delta i styringsgruppen.

Styringsgruppen gir oppgaver og tilrådninger til sine respektive politiske og administrative enheter og organer. Styringsgruppen vil fortløpende vurdere behovet for videre organisering av arbeidet herunder bl.a. etablering av en administrativ arbeidsgruppe.

7. ØKONOMI OG RAPPORTERING

Samarbeidet under denne avtalen baserer seg på følgende hovedmodell for finansiering av bistand knyttet til faglige råd og utredninger:

- Grunnfinansiering av oppfølgingsarbeidet skjer i form av et spleiselag fra de deltakende parter med et beløp på minimum kr 300.000, eller fagressurser tilsvarende, per år fra hver av de offentlige partene. Det lokale næringsliv gjennom Byen Vår Kongsvinger oppfordres til samarbeid og økonomiske bidrag. Finansieringen skal gå til felles faglige utredninger for oppfølgingen av strategien.
- Enkeltprosjekter som ikke inngår i grunnfinansieringen dekkes i hvert enkelt tilfelle av deltakende parter med den kostnadsfordeling partene blir enige om.
- De samarbeidende parter dekker egne kostnader til sine deltakere /representanter i arbeidet underlagt denne avtalen.

Investeringer knyttet til fysisk infrastruktur, dekkes gjennom ordinære budsjetter og handlingsprogram.

8. AVTALEPARTENES ANSVAR OG FORPLIKTELSER

Hver av partene i denne avtalen er forpliktet til å stille til disposisjon den kompetanse, kapasitet og økonomiske midler som følger av denne avtalen.

Hver av partene er forpliktet til aktivt å arbeide for å støtte opp om samarbeidet og de mål og strategier det er basert på.

9. OPPSIGELSE AV AVTALEN

Denne avtalen gjelder for den enkelte deltaker inntil vedkommende melder seg ut eller en ny avtale/endringer i gjeldende avtale blir vedtatt.

10. ENDRING AV AVTALEN

Endring av avtalen krever tilslutning av samtlige avtaleparter.

11. AVTALENS VARIGHET

Det legges opp til et langsiktig samarbeid: Avtalens varighet er 4 år (fram til 31.12.2021) med en felles intensjon om å forlenge avtalen. Beslutning om forlengelse av avtalen skal skje senest ett år før avtalen løper ut.

Kongsvinger, XX 2017

Sjur Strand
Ordfører
Kongsvinger
Kommune

Per Gunnar Sveen
Fylkesrådsleder
Hedmark
fylkeskommune

Aud M. Riseng
Avdelingsdirektør
Statens vegvesen

Trude K. Lidal
Styreleder
Byen Vår

Vedlegg

- Rapport fra ungdomsverksted (Kongsvinger 2050, oktober, 2015)
- Oppsummering av workshop med handelsstanden (Kongsvinger 2050, november, 2015)
- Oppsummering fra Byseminar (Kongsvinger 2050, januar 2016)
- Utvikling av arealbruk og transport – datagrunnlag for Kongsvinger 2050 (Kongsvinger 2050, juli 2016)
- Trafikkundersøkelse Kongsvinger (Sweco, september 2016)
- Bylabhefte (Norconsult, oktober 2016)
- Bylivsanalyse Kongsvinger (Norconsult, oktober 2016)
- Rapport fra tre Bylabverksteder (Norconsult, desember 2016)
- Rapport som oppsummerer innspill som kom i Bylabprosessen (Kongsvinger 2050, desember 2016)
- Parkeringsnotat (Norconsult, mars 2017)
- Notat om fortettingsprinsipper (Norconsult, mars 2017)
- Mobilitetsanalyser (Statens vegvesen, mars 2017)

